بسم الله الرحمن الرحيم

جامعة جرش
كلية الحقوق

المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي

إعداد الطالب

أمجد "محمد هاني" عبد القادر القيام

إشراف

الدكتور غالب الحوامدة

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول

على درجة الماجستير في الحقوق

عمادة البحث العلمي والدراسات العليا

جامعة جرش

١٤٣٢ هـ - ٢٠١١ م

التفويض

أنا أمجد " محمد هاني" عبد القادر القيام، أفوض جامعة جرش بتزويد نسخ من رسالتي الموسومة بـ"المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي" للمكتبات أو المؤسسات أو الهيئات أو الأشخاص عند طلبهم حسب التعليمات النافذة في الجامعة .

التوقيع :

التاريخ:

قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة الموسومة بـ**"** المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي**"** وأجيزت بتاريخ / / ٢٠١١ م .

أعضاء لجنة المناقشة		التوقيع
الدكتور المشرف: غالب الحوامدة	رئيساً	
أ.د: سهيل الفتلاوي	عضواً	
الدكتور: ربحي اليعقوب	عضواً	
الدكتور: نجم الربضي	عضواً	

الإهداء

الى الرحمة المهداة والنور المبين والسراج المنير

رسول الله محمد صلى الله عليه وسلم والى من

أضنيتهم تعبا فما ضاقوا بي ذرعا

أبي وأمي

والى من ناصروني في كل أحوالي وآزروني

وشدوا من عضدي

أشقائي وشقيقاتي

وأقاربي واصدقائي والى كل من أبدى لي رشداً

ونصحا ودعما

أهدي هذا الجهد المتواضع

الباحث

شكر وتقدير

الحمد لله الذي علم بالقلم، علم الإنسان ما لم يعلم، والصلاة والسلام على النبي الاكرم المبعوث رحمة للأمم وبعد :

فإنه ليسعدني ان اتقدم بجزيل الشكر والامتنان الى استاذي الفاضل المشرف الدكتور غالب الحوامدة على ما بذل من جهود في الإشراف على هذه الرسالة وعلى ما قدم لي من توجيهات ونصائح ولم يبخل علي بعلمه من شيء ، فله مني كل الشكر والتقدير.

كما اتقدم بجزيل الشكر لأعضاء لجنة المناقشة الذين تفضلوا بقبول مناقشة هذه الرسالة، ولا أنسى ان اتقدم بالشكر الجزيل ايضاً الى جميع اعضاء الهيئة التدريسية في كلية الحقوق على ما قدموا من جهود للارتقاء بالمستوى التعليمي فيها .

الباحث

فهرس المحتويات

الفصل الثاني

الاحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي

الفصل الثالث
الاحكام الاجرائية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي

المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي

إعداد الطالب: أمجد محمد هاني القيام

إشراف الدكتور: عيسى الربضي

الملخصABSTRACT

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على معلم البشرية وخير الأنام محمد بن عبد الله وعلى آله وصحبه وسلم ومن سار على نهجهم الى يوم الدين أما بعد :

تعالج هذه الدراسة موضوع المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي؛ وذلك لما يثيره هذا الموضوع من مشكلات كثيرة من حيث أساس هذه المسؤولية وطبيعتها ومداها، وما هو نوعها، ومن المسؤول عنها في حال تحققها، وطرق دفعها أو التخفيف والإعفاء منها، وأحكام هذه المسؤولية في حالة نقل المسافرين أو البضائع والأمتعة وفي حالة التأخير في النقل .

كما تعالج هذه الدراسة ما يترتب على المسؤولية المدنية من آثار.. كالتعويض عن الأضرار الناشئة عن عملية النقل ومقدار هذا التعويض، والحد الاقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في حال وقوع الضرر، والآلية التي يتم من خلالها الحصول على هذا التعويض، وما هو القانون الواجب التطبيق، وما هي المحكمة المختصة بالفصل في النزاعات الناشئة عن كل ذلك.

وتكمن أهمية هذه الدراسة في تذليل الصعوبات التي يواجها الباحث أو الدارس أو رجل القانون في الوصول إلى نوع المسؤولية التي يخضع لها الناقل الجوي؛ وذلك بسبب التعديل المستمر الذي لحق مسؤولية الناقل الجوي والناجم عن التطور السريع والكبير في مجال النقل

الجوي؛ والذي أدى إلى عدم استقرار الاتفاقيات الدولية التي بدأت في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وتعديلاتها، وانتهت في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على نوع معين من المسؤولية يخضع لها الناقل الجوي، كما تكمن أهمية هذه الدراسة في افتقار المكتبات القانونية إلى دراسات متخصصة في النقل الجوي، وقلة الأحكام والاجتهادات القضائية المتعلقة به. وقد اتبعت في هذا الدراسة المنهج التحليلي لنصوص الاتفاقيات الدولية، والمنهج الاستقرائي للآراء الفقهية والدراسات السابقة المتعلقة في الموضوع.

المقدمة

يعد النقل الجوي الدولي في عصرنا الحاضر من أحدث أنواع النقل وأسرعها وأكثرها تطورا وازدهاراً.. فهو أفضل وسيلة للربط بين الدول والقارات والحضارات مقارنة بوسائل النقل الأخرى؛ ويرجع ذلك للسرعة الفائقة التي يتميز بها هذا النوع من النقل، وقدرته الكبيرة على نقل المسافرين والبضائع، لذلك يعد التطور في النقل الجوي في بلد ما علامة على تقدم ذلك البلد وازدهاره.

ويترتب على ميزة السرعة في التنقل بين الدول التي يمتاز بها النقل الجوي تطبيق تشريع كل دولة تمر بها الطائرة، الأمر الذي يؤدي إلى تعدد النظم القانونية المراد تطبيقها في حال حدوث نزاع ما؛ لذا دعت الحاجة إلى وجود تشريع دولي في صورة قواعد دولية موحدة تحكم عملية النقل وما ينشأ عنها من نزاعات كلما عبرت الطائرة تلك الدول .

ونظراً للأهمية الاقتصادية التي يتمتع بها النقل الجوي كان لابد ــ أيضاً ــ من وجود نظام قانوني موحد تخضع له أطراف عقد النقل الجوي؛ وذلك إذا ما علمنا أن الرحلة الجوية تتعرض لمخاطر جسيمة جداً تنعكس آثارها على أشخاص وأموال هم طرف في تلك النزاعات ومن دول مختلفة.

وبعد أن تنبهت الدول إلى ضرورة وجود قواعد تشريعية موحدة لتنظيم النقل الجوي، برزت محاولات دولية جادة، كان أولها في فرنسا؛ حيث دعت الحكومة الفرنسية إلى عقد مؤتمر دولي بخصوص النقل الجوي عام ١٩٢٣ إلا أنه تأجل عدة مرات، ثم بعد ذلك عقد مؤتمر في باريس عام ١٩٢٥ نتج عنه إعداد مشروع اتفاقية دولية بشأن توحيد مسؤولية الناقل الجوي، ثم انعقد مؤتمر دولي ثاني بناءً على دعوة الحكومة البولندية في وارسو نتج عنه إصدار

الوثيقة المعروفة باسم الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي في وارسو عام ١٩٢٩ .

إلا أن هذه الاتفاقية لم تستطع مواكبة تطورات النقل الجوي؛ حيث ظهر قصور واضح في أحكامها؛ الأمر الذي استوجب تعديلها بعدة بروتوكولات، بدأت ببروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ م، وانتهت "ببروتوكول مونتريال" لعام ١٩٩٩م .

وقد كان لاتفاقية وارسو وتعديلاتها أثر واضح على التشريعات الداخلية؛ حيث تبنى المشرع الأردني أحكام هذه الاتفاقية و"البروتوكولات" المعدلة لها، وتطبيقها على النقل الجوي الدولي والداخلي.. وذلك في المادة ١٢٢ من قانون الطيران المدني الأردني رقم ٥٠ لعام ١٩٨٧م، والتي تقضي بتطبيق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، والاتفاقيات المكملة لها، والتي انضمت إليها المملكة، وذلك فيما يتعلق بنقل الاشخاص، والبضائع بطريق الجو، كما تقضي الفقرة – ب – من المادة نفسها بتطبيق اتفاقية وارسو وتعديلاتها على النقل الداخلي إلا اذا نُص على خلاف ذلك.

وعلى الرغم من التعديلات اللاحقة لاتفاقية وارسو فلا يزال النقص والغموض يكتنف العديد من نصوصها. ويظهر ذلك من خلال إحالة الاتفاقية بعض المسائل للقوانين الوطنية؛ الأمر الذي أدى إلى لُبس واضح بسبب اختلاف بعض مفاهيم الاتفاقية عن مفاهيم القوانين الوطنية.

أ– اهمية الدراسة:

تعود أهمية هذه الدراسة كونها تعالج موضوع المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي، ولكون النقل الجوي الدولي في وقتنا الحضار من احدث وسائل النقل واسرعها واكثروها تطوراً وازدهاراً، حيث يعد افضل وسيلة للربط بين الدول؛ وذلك للسرعة الفائقة التي يتمييز بها وقدرته الكبيرة على نقل المسافرين والبضائع، في وقت تسع فيه الطائرة لإكثر من ٥٠٠

مسافر، كما تعود اهمية هذه الدراسة – ايضاً – للاهمية الاقتصادية التي يتمتع بها النقل الجوي، كما تبرز أهمية هذه الدراسة ــ أيضاً ــ في المساهمة بإثراء المكتبات القانونية بدراسات متخصصة في هذا المجال.

ب– مشكلة الدراسة:

تعود مشكلة هذه الدراسة لكون النقل الجوي الدولي يكون عادةً بين عدد من الدول عند تنفيذ عقد النقل؛ الامر الذي يتطلب تطبيق تشريع كل دولة تمر بها الطائرة عند حدوث نزاع ما، والذي يترتب عليه اختلاف مسؤولية الناقل الجوي من دولة الى اخرى، كما تبرز مشكلة هذه الدراسة – ايضاً – لعدم استقرار الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات على نظام معين لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، ولما يثيره – ايضاً – هذا الموضوع من مشكلات كثيرة.. من حيث أساس هذه المسؤولية وطبيعتها ومداها، وما هو نوعها، ومن المسؤول عنها في حال تحققها، وطرق دفعها أو التخفيف والإعفاء منها، وأحكام هذه المسؤولية في حالة نقل المسافرين أو البضائع والأمتعة، وفي حالة التأخير في النقل، وما يترتب على المسؤولية المدنية من آثار.. كالتعويض عن الأضرار الناشئة عن عملية النقل، ومقدار هذا التعويض، والحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في حال وقوع الضرر، والآلية التي يتم من خلالها الحصول على هذا التعويض، وما هو القانون الواجب تطبيقه، ومن هي المحكمة المختصة بالفصل في النزاعات الناشئة عن كل ذلك.

ج– منهج الدراسة:

اتُبع في هذه الدراسة المنهج التحليلي لنصوص اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، واتبعت فيها أيضاً المنهج الاستقرائي للآراء الفقهية والدراسات السابقة المتعلقة بالموضوع.

الفصل التمهيدي

فصل تمهيدي

مدى خضوع النقل الجوي لاتفاقية وارسو

ان جميع عمليات النقل الجوي لا تخضع لاحكام اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها، حيث اخرجت اتفاقية وارسو بعض انواع النقل الجوي من نطاق تطبيقها، ووضعت شروطاً لاخضاع عملية النقل الجوي لاحكامها . لذا اقسم هذا الفصل الى ثلاث مباحث التالية :

المبحث الاول :عمليات النقل الجوي التي تخضع لاحكام اتفاقية وارسو والتي لا تخضع لها
المبحث الثاني : النظام القانوني لعقد النقل الجوي واركان مسؤولية الناقل الجوي .
المبحث الثالث : وثائق عقد النقل الجوي الدولي .

المبحث الاول

عمليات النقل الجوي التي تخضع لاحكام اتفاقية وارسو والتي لا تخضع لها

اخضعت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ بعض عمليات النقل الجوي لاحكامها، وذلك إذا توافرت الشروط التي حددتها الاتفاقية لذلك ، وبالمقابل اخرجت بعض عمليات النقل الجوي من نطاق تطبيقها . لذا اقسم هذا المبحث الى المطالب التالية :

المطلب الاول: عمليات النقل الجوي التي تخضع لاحكام اتفاقية وارسو
المطلب الثاني: النقل الجوي الغير خاضع لاحكام اتفاقية وارسو

المطلب الاول

عمليات النقل الجوي التي تخضع لاحكام اتفاقية وارسو

تنص المادة الاولى من اتفاقية وارسو على انه: "

١– تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للاشخاص او الامتعة او البضائع تم على طائرة بمقابل ، كما تسري على النقل المجاني بالطائرة من منشأه النقل ".

٢- يعتبر نقلا دولياً في معنى هذه الاتفاقية كل نقل فيه نقطتا القيام والوصول طبقا لشروط الطرفين، سواء كان هناك انقطاع في النقل او انتقال من طائرة الى اخرى ام لم يكن ، واقعتين في اقليم طرفين ساميين متعاقدين، واما في اقليم طرف واحد من الاطراف المتعاقدة ما دامت هناك محطة في اقليم خاضع لسيادة دولة اخرى او لامارتها او لانتدابها او نطاقها ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة ، ولا يعتبر نقلا دولياً في معنى هذه الاتفاقية النقل بغير وجود هذه المحطة بين الاقاليم الخاضعة لسيادة او امارة او انتداب او سلطة نفس الطرف السامي المتعاقد . ٣.." .

يتنبن من النص السابق ان هناك شروطا يجب توافرها حتى يكون النقل الجوي دولياً خاضعا لاتفاقية وارسو وهي ما سابحثه في الفروع التالية :

الفرع الاول

ان يكون النقل بمقابل

لقد نصت اتفاقية وارسو على وجوب ان يكون النقل الجوي الدولي بمقابل حتى يخضع لاحكام الاتفاقية ، الا ان اتفاقية وارسو لم تتعرض لتحديد المقصود بالمقابل لذا يكاد الفقه يجمع على ان المقابل قد يكون في صورة نقدية او في صورة عينية او في صورة اداء عمل معين ، طالماا ان الناقل يقبله كمقابل لعملية النقل (١) .

الا انه يجب الاتفاق مقدما على المقابل بحيث يصبح جزء من مضمون العقد ، فلا يكفي ان يقوم المسافر بعد وصولة هدية الى الناقل (٢)، ويذهب الفقه الى ضرورة ان يكون المقابل متناسباً مع قيمة الخدمة (٣) .

ترتيباً على ما تقدم يخرج النقل المجاني من نطاق تطبيق اتفاقية وارسو وذلك لان انتفاء عنصر الاجر يعني اعتبار النقل بالمجان ولا يخضع كأصل عام لاحكام الاتفاقية،(٤)

---

(١) د. محمدين، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، ط ١٩٩٢، ص ٢٦١.

(٢) د. العريني، فريد، محاضرات في القانون الجوي ، بدون دار نشر، جامعة الاسكندرية، ١٩٧٥- ١٩٧٦، ص ٤٤ .

(٣) د. بريري، محمود مختار، قانون الطيران، دار الفكر العربي، ١٩٧٧- ١٩٧٨، ص ١٠١.

(٤) د. العريني، فريد، المرجع السابق، ص٤٥.

الا اذا قامت بتنفيذه احدى مؤسسات النقل الجوي [١] فيكون حينئذ خاضعا لأحكامها [٢] .

والحكمة من استثناء النقل المجاني الذي يتم عن طريق مؤسسة النقل الجوي هي: مواجهة صور النقل المجاني التي تمارسها مؤسسات النقل الجوي بهدف الدعاية ، كنقل الفنانين من المشاهير او الزعماء السياسيين، فهي غير قائمة على فكرة الكرم وانما لاغراض دعائية [٣] .

الفرع الثاني

ان يكون النقل دولياً

طبقا لاحكام اتفاقية وارسو فإن هناك شروطاً يجب توافرها حتى يكون النقل الجوي دولياً وهي:

اولاً : ان يتم النقل بين اقليم دولتين متعاقدتين في الاتفاقية

ان النقل الذي يتم بين اقليم دولتين متعاقدتين يعتبر نقلاً دولياً خاضعا لاحكام اتفاقية وارسو ، ويكفي لتحقق ذلك ان تكون نقطتا القيام والوصول واقعتين على اقليم دوليتين متعاقدتين [٤] وبغض النظر اذا كانت الرحلة قد تمت على متن طائرة واحدة او اكثر[٥] .

لذا فإن وقوع النقل بين دوليتين احداهما طرفاً في الاتفاقية دون الاخرى لا يخضع لاحكام الاتفاقية بل ينظمه القانون الذي تحدده قاعدة الاسناد في قانون المحكمة المختصة بالفصل في النزاع [٦] والحكمة من اشتراط الاتفاقية وجوب وقوع النقل بين دولتين متعاقدتين هي انه لا

---

(١) مؤسسة النقل الجوي: هي كل شخص اعتباري يتخذ من النقل الجوي حرفةً له.

(٢) الفقرة الاولى من المادة الاولى من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ .

(٣) د. بريري، محمود مختار، المرجع السابق، ص١٠٢.

(٤) د. محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص ٢٦٣.

(٥) د. محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص ٢٦٣ .

(٦) د. العريني، فريد، المرجع السابق، ص ٣٩ .

فائده من مدَ نطاق الاتفاقية الى دول غير ملتزمة بها وذلك لان محاكم تلك الدول سوف تمتنع عن تطبيقها بحجة مخالفتها للنظام العام في قانونها الداخلي [١] .

ثانياً: ان يكون النقل الجوي واقعاً على اقليم دولة واحده متعاقدة بشرط حدوث رسو جوي على اقليم دولة اخرى ولو لم تكن طرفاً في الاتفاقية

يجب ان تكون نقطتا القيام والوصول تقعان على اقليم دولة طرفاً في الاتفاقية ولكن بشرط ان يحدث رسو جوي خلال هذه الرحلة في اقليم دولة اخرى حتى ولو لم تكن متعاقدة [٢].

وعليه لا يعتبر نقلاً جوياً خاضعاً للاتفاقية النقل الذي يتم على اقليم دولة واحدة طرفاً في الاتفاقية دون حدوث رسو جوي في اقليم دولة اخرى ، ومثال ذلك النقل الجوي من عمان الى العقبة فهو غير خاضع لاحكام الاتفاقية مع انه واقع على اقليم دولة طرفاً في الاتفاقية لكن دون حدوث رسو جو ي في دولة اخرى .
كما لا يعتبر نقلاً جوياً دولياً غير خاضعا الاحكام الاتفاقية النقل الذي يتم بين نقطتين على اقليم دولة غير متعاقدة حتى ولو حدث رسو جوي في دولة اخرى [٣].

ثالثاً: توقف الصفة الدولية للنقل الجوي على ارادة المتعاقدين

لقد اشارة المادة الاولى من اتفاقية وارسو على دور طرفي عقد النقل الجوي في تحديد طبيعة النقل الجوي دولي ام داخلي،وان لا اهمية لمسار الطائرة ان تم تنفيذه فعلاً ، فإذا اتفق الطرفان على ان كلاً من نقطتي قيام الطائرة ووصولها يقعان على اقليم دولة واحدة متعاقدة مع حدوث رسو جوي على اقليم دولة اخرى؛ فإن النقل هنا يعتبر خاضعاً لاحكام اتفاقية وارسو حتى ولو لم يحدث رسو جوي ، لان العبرة فيما اتفق الطرفان [٤] .

كما يعتبر نقلا جوياً دولياً خاضعاً لاحكام الاتفاقية اذا اتفق الطرفين على ان تكون نقطتا القيام والوصول تقعان على اقليم دولتين متعاقدتين ووقع حادث منع من وصول الطائرة

---

(١) د. العريني، فريد، المرجع السابق، ص ٣٩.
(٢) الفقرة الثانية من المادة الاولى من اتفاقية وارسو .
(٣) الفقرة الثانية من المادة الاولى من اتفاقية وارسو .
(٤) د. العريني، فريد، المرجع السابق، ص ٢١٥ .

الى الدولة المتعاقدة الاخرى؛ وذلك لان العبرة فيما اتفق عليه الطرفين [١] ، وقد اشارة الفقرة الثالثة من المادة الاولى [٢]من اتفاقية وارسو على ان النقل المتتابع[٣] يخضع لاحكام اتفاقية وارسو وذلك اذا اقر المتعاقدين انه عملية واحدة[٤] .

المطلب الثاني

النقل الجوي الغير خاضع لاحكام اتفاقية وارسو

لقد اخرجت اتفاقية وارسو بعض انواع النقل الجوي الدولي من نطاق تطبيقها، حتى لو توافرت الشروط التي حددتها الاتفاقية لخضوع النقل لأحكامها؛ وذلك لاعتبارات متعددة . لذا اقسم هذا المطلب الى ثلاث فروع أتناول في الفرع الاول نقل الرسائل والطرود البريدية وأتناول في الثاني النقل الجوي على سبيل التجربة وأتناول في الفرع الثالث النقل في ظروف غير عادية .

الفرع الاول

نقل الرسائل والطرود البريدية

تنص المادة ٢/٢ من اتفاقية وارسو على انه :" ٢- لا تسري احكام هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تحكمها الاتفاقيات الدولية للبريد " .

استبعدت اتفاقية وارسو صراحة عمليان النقل الجوي التي تحكمها الاتفاقيات الدولية للبريد حتى لو توافرت الشروط التي حددتها المادة الاولى من الاتفاقية [٥] وقد جاء بروتوكول لاهاي

---

(١) د. رضوان، فايز نعيم، قانون الطيران التجاري،بدون دار نشر،١٩٩٠، ص ١٣٨.

(٢) ٣- " النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين الجويين المتتاليين يعتبر فيما يتعلق بتطبيق هذه الاتفاقية نقلاً وحيداً اذا ما اعتبره الاطراف عملية واحدة ، وذلك سواء أكان الاتفاق بشأنه قد ابرم في صورة عقد واحد او سلسلة من العقود .." .

(٣) النقل المتتابع: هو النقل الذي يتم بين خطوط جوية مختلفة ويقوم به عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع .

(٤) د. جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢١٥ .

(٥) د. خالد، عدلي امير، عقد النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٦ ، ص٤٠ .

بتعديل على ذلك واعتبر ان أي نقل للرسائل والطرود البريدية خارجاً عن نطاق الاتفاقية حتى ولو لم يكن محكوماً بالمعاهدات الدولية للبريد [١] .

الفرع الثاني

النقل الجوي على سبيل التجربية

تنص المادة ٣٤ من اتفاقية وارسو على انه :" لا تسري هذه الاتفاقية على النقل الجوي الدولي الذي تقوم به مؤسسات الملاحة الجوية كتجارب اولى، بهدف انشاء خطزط جوية ملاحية جديدة منتظمة ،..." .

لقد استثنت اتفاقية وارسو في المادة السابقة النقل الجوي على سبيل التجارب الاولى[٢]من احكامها وذلك تشجيعاً لشركات الملاحة الجوية الجوية لانشاء خطوط جوية جديدة[٣] .

الفرع الثالث

النقل في ظروف غير عادية

تنص المادة ٣٤ من اتفاقية وارسو على انه :" ...، وكذلك لا تسري هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية خارجاً عن كل عملية مألوفة في الاستغلال الجوي " .

يقصد بالنقل الذي يتم في ظروف غير عادية: هو النقل المتعلق بعمليات تتسم بطبيعة خاصة واستثنائية ، كعمليات انقاذ السفن والطائرات التي يهددها هلاك او خطر او العمليات التي في

---

(١) المادة ٢ من بروتوكول لاهاي والتي تنص على انه :" لا تسري هذه المعاهدة على الرسائل والطــرود البريدية " .

(٢) التجارب الاولى: هي المحاولات التي تقوم بها مؤسسات طيران لانشاء خطوط جوية جديدة في مناطق مجهولة لم تكن تستعمل من قبل . الياس حداد ، القانون الجوي، ، منشورات جامعة دمشق، كلية الحقــوق، ٢٠٠٤– ٢٠٠٥، ص ١٣٣.

(٣) د. حداد، الياس، المرجع السابق،ص ١٣٣ .

سبيل الابحاث العلمية[١] ويشترط في هذا النوع من النقل ان يتم خارج النطاق المألوف للاستغلال الجوي [٢] .

المبحث الثاني

النظام القانوني لعقد النقل الجوي وأركان مسؤوليةالناقل

ان مسؤولية النقل الجوي الدولي لا تتحقق الا اذا توافرت اركانها مجتمعة، وهي الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما . وأن عقد النقل الجوي كغيره من العقود يتم بتوافق ارادتين على احداث اثر قانوني معين . لذا اقسم هذا المبحث الى مطلبين، اتحدث في المطلب الاول عن اركان المسؤولية و واتحدث في المطلب الثاني عن النظام القانوني لعقد النقل الجوي .

المطلب الاول

أركان المسؤولية

لا تختلف اركان مسؤولية الناقل الجوي عن اركان المسؤولية المدنية، اذ يجب توافر كل من الخطأ والضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، والتي سوف ابحثها في الفروع التالية :

الفرع الاول

الخطأ

يقصد بالخطأ : إنحراف عن سلوك الشخص المعتاد الموجود في نفس الظروف الخارجية

---

(١) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص ١٣٤.

(٢) وقد قررت المحكمة الفرنسية في قضية الطائرة في رحالتها من تل ابيب الى باريس واجبارها على الهبوط في اوغنده من قبل مختطفيها الفلسطينيين ، ادعى احد ركاب الطائرة امام القضاء مطالباً بالتعويض الكامل دون الاخذ بتحديد المسؤولية المنصوص عليه في اتفاقية وارسو ومحتجاً بأحكام المادة ٣٤ من اتفاقية وارسو، الا ان المحكمة رفضت الدعوى وقررت ان المادة ٣٤ تواجه فقط عمليات النقل التي يعدها الطرفان في الاصل بمقتضى اتفاق خاص خارجة عن العملية المألوفة للاستغلال الجوي ، وان تعرض الطائرة لاختطاف ليست من رحلات النقل خارج النطاق المألوف للاستغلال الجوي. اشار اليه د. حداد الياس، القانون الجوي، ص١٣٤ .

لمرتكب الضرر مع ادراك ذلك[١].

اما اتفاقية وارسو فقد اخذت بفكرة الخطأ المفترض كقرينة لطبيعة مسؤولية الناقل الجوي العقدية [٢]، وقد نصت المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على انه :" لا يكون الناقل مسؤولاً اذا اثبت انه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر او انه من المستحيل عليهم اتخاذها" .

فإذا استطاع الناقل ان يثبت انه وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتفادي الضرر وانه استحال عليهم تنتفي مسؤولية اعدم توافر ركن الخطأ من جانبه .

وقد نصت المادة ١٧ من اتفاقية وارسو على الخطأ المفترض في حالة نقل المسافرين حيث نص ت على انه :" يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب او اصابته بجروح او بأية اصابة بدنية اخرى اذا كانت الحادثة التي سببت الضرر قد وقعت على متن الطائرة او اثناء اية عملية من عمليات صعود الركاب او نزولهم " .

يستفاد من النص السابق، ان مسؤولية الناقل في حالة نقل المسافرين تقوم على الخطأ المفترض ولا يستطيع التخلص منها الا اذا استطاع ان ينفي الخطأ من جانبه بأنهم اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتوقي الضرر او انهم استحال عليهم اتخاذها .

وكذلك الحال في نقل البضائع[٣].

---

(١) د.السرحان، عدنان، ود. خاطر، نوري، شرح القانون المدني – مصادر الحقوق الشخصية (الالتزامات)، دار الثقافة، عمان – الاردن، ٢٠٠٠ ، ص ٣١٣.

(٢) المومني، علاء الدين، التعويض عن الاضرار الناشئة عن النقل الجوي، جامعة ال البيت،رسالة ماجستير، ٢٠٠٤– ٢٠٠٥ ، ص ٧١ .

(٣) المادة ١٨ /١ من اتفاقية وارسو تنص على انه :" ١– يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة حدوث دمار او ضياع او تلف لاية امتعة مسجلة او اية بضائع، اذا كانت الواقعة التي سببت الضرر قد حدثت خلال النقل بطريق الجو ".

الفرع الثاني

الضرر

يقصد بالضرر : هو الاذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه او في مصلحة مشروعة له [١] ولا يكفي لتحقق مسؤولية الناقل الجوي وجود خطأ من جانب الناقل فقط بل يجب ان ينشأ عن هذا الخطأ ضرر اصاب الغير .

ولم تبين اتفاقية وارسو ما المقصود بالضرر كما انها لم تبين نوع الضرر الذي يتعين اخذ الاعتبار به عند تقرير مسؤولية الناقل الجوي عنه ، الا ان الرأي مستقر على وجوب الرجوع الى القوانين الوطنية وتطبيق الحلول التي تقضي بها في هذا الصدد [٢] .

وقد اشارالقانون المدني الاردني الى عناصر التعويض عموما ومنه الضرر الناشئ عن الاخلال بالالتزام عقدي في نصوص متفرقة الا انه لم يعرف الضرر بشكل واضح، ويمكن تعريف الضرر الناشئ عن التزام عقدي بأنه : ما يصيب الدائن من اذى نتيجة للاخلال المدين بالتزمه العقدي ويشمل الضرر المباشر والمتوقع الذي يسببه المدين للدائن [٣].

ويرجع في قصر التعويض على الضرر المباشر في المسؤولية العقدية الى مبدأ العقد شريعة المتعاقدين وان الارادة هي التي تحدد التزام الطرفين[٤].

الفرع الثالث

علاقة السببية بين الخطأ و الضرر

قد يرتكب الناقل الجوي خطأ وقد يلحق المسافر او شاحن البضاعة ضرر ما، الا ان وجود الخطأ والضرر ليس كافياً لقيام مسؤولية الناقل الجوي، اذ لا بد ان يكون الخطأ هو السبب في وقوع الضرر أي وجود علاقة السببية بين الخطا والضرر .

---

(١) د. ربضي، عيسى، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار الثقافة، ٢٠٠٨، ص ٩٩ .

(٢) د. العريني، فريد، القانون الجوي- النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعيـــة،١٩٩٧ ، ص ١٩٨.

(٣) د. السرحان، عدنان ود. خاطر، نوري ، المرجع السابق، ص ٣٢٣ .

(٤) المرجع السابق، ص ٣٢٣ .

وبما ان اتفاقية وارسو لم تشر الى علاقة السببية بين الخطا والضرر لذا فسيحكم هذا الموضوع احكام القواعد العامة في القوانين الوطنية، لذا يجب ان يكون الضرر مباشراً أي ناشئاً عن خطا المدين باخلاله بالتزامه العقدي وعلى الدائن ان يثبت ان الضرر الذي لحق به راجعاً الى اخلال المدين ويثب الدائن فقط اخلال المدين بالالتزامه العقدي، ويستطيع المدين ان يرجع الاخلال الى سبب اجنبي لا يد له فيه او قوة قاهرة او فعل الغير او فعل المتضرر نفسه [١] ومثالاً على ذلك: سقوط حقيبة احد المسافرين على رأس مسافر اخر تعفي الناقل من المسؤولية لان الضرر لم يكن ناشئاً عن فعل الناقل وانما عن فعل الغير أي انتفاء العلاقة السببية بوجود السبب الاجنبي .

ويقع عبء اثبات علاقة السببية على المتضرر فهو المدعي، وذلك بإثبات اركان المسؤولية ومنها علاقة السببية ولا يتحلل الناقل الجوي من المسؤولية الا اذا انتفت علاقة السببية بين خطئه والضرر الناجم، أي اثبات انه وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر او انه استحال عليهم ذلك ، وفقا لاتفاقية وارسو والتي تبني مسؤولية الناقل الجوي على اساس الخطأ المفترض[٢] .

المطلب الثاني

النظام القانوني لعقد النقل الجوي الدولي

إن عقد النقل الجوي كغيره من عقود النقل الأخرى الا أنه يتم بوسيلة مختلفه عن وسائل النقل الأخرى وهي الطائرة، لذلك يمكن تعريف عقد النقل[٣]بصفة عامة على أنه: توافق إرادتين على إحداث أثر قانوني معين بغية إنشاء التزام أو تعديله أو نقله أو إنهائه[٤].

---

(١) د. السرحان، عدنان ود. خاطر، نوري ، المرجع السابق، ص ٣٢٦.

(٢) المومني، علاء الدين، التعويض عن الاضرار الناشئة عن النقل الجوي، المرجع السابق ، ص ٩٩ .

(٣) وقد عرف قانون التجارة الاردني عقد النقل في المادة ٦٨ منه بأنه:"هو العقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه تأمين انتقال شخص أو شي من موضع إلى آخر".

(٤) د.امير، عدلي خالد،عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ١٩٩٦، ص ١٥ .

وبما أن عقد النقل الجوي كغيره من العقود لذا يعرَف بأنه: اتفاق طرفين أحدهما الناقل والآخر إما المسافر أو الشاحن. يتعهد فيه الناقل بنقل مسافرين أو بنقل بضاعة من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة الطائرة خلال مدة محددة لقاء أجر محدد[١] .

كما يعرف عقد النقل الجوي الدولي بأنه: ذلك العقد الذي بمقتضاه يلتزم أحد الأطراف ــ ويسمى الناقل الجوي عادةً، ويكون إحدى شركات الطيران ــ بنقل أحد الأشخاص ــ ويسمى المسافر – أو بضاعة عبر الجو من مطار القيام الى مطار الوصول المحددين في العقد مقابل أجر يدفعه المسافر أو صاحب البضاعة[٢].

أما مفهوم عقد النقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ فهو: كل نقل يَشترط فيه الأطراف المتعاقدون أن يكون نقطتا القيام والوصول واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين، وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدين[٣].

خصائص عقد النقل الجوي الدولي.

بما أن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها لم تعالج مسألة إبرام عقد النقل الجوي في أحكامها فيرجع بالتالي إلى القانون الوطني الذي تشير بتطبيقه قاعدة الإسناد في قانون القاضي المختص بنظر النزاع[٤] . لذا سوف ابحث في الفرع الاول الطابع الرضائي لعقد النقل الجوي الدولي وفي الفرع الثاني الطابع التجاري لعقد النقل الجوي وفي الفرع الثالث صفة الاذعان في عقد النقل الجوي وفي الفرع الرابع الاعتبار الشخصي في عقد النقل الجوي .

---

(١) د.امير، عدلي خالد،عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ص ١٥.

(٢) الشيخ، أحمد ابراهيم، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكول مونتريال ١٩٩٩، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، ٢٠٠٦، ص٧٥ .

(٣) د.العريني، محمد فريد، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية،١٩٩٠ ، ص ٥٨ .

(٤) ا د.العريني، محمد فريد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص ١٢١ .

الفرع الاول

الطابع الرضائي لعقد النقل الجوي الدولي

لما كان عقد النقل الجوي يتم انعقاده بمجرد تطابق الإيجاب مع القبول فيعتبر من العقود الرضائية سواء في نقل المسافرين أو البضائع؛ وذلك لأنه ليس هناك شكليه معينة يتوقف انعقاد العقد على توافرها.

لذا فإن قيام الناقل بتحرير وثيقة للنقل الجوي لا يغير من طبيعته الرضائية؛ وذلك لأن تحرير الوثيقة ينحصر دورها في إثبات عقد النقل ومضمونه [١]، وقد اشارت المادة ٢/٣ من اتفاقية وارسو إلى ذلك بقولها :" لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو خطاب نقل البضاعة بل يضل العقد صحيحاً ومطابقا لأحكام الاتفاقية".

الفرع الثاني

الطابع التجاري لعقد النقل الجوي.

لقد أورد المشرع الأردني في المادة السادسة من قانون التجارة الأردني لعام ١٩٦٦ النقل بكافة أنواعه من الأعمال التجارية؛ لذا فإن عقد النقل الجوي بالنسبة للناقل ذو طابع تجاري، وذلك بحكم ماهيته الذاتية. أما بالنسبة للمسافر أو الشاحن المرسل فإنه يأخذ صفة الأعمال المختلطة إذا كان العقد بالنسبة لهم غير تجاري. أما إذا اكتسب صفة العمل التجاري بالتبعية فيعتبر العقد في هذه الحالة من العقود التجارية [٢].

---

(١) د.امير، عدلي خالد، عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ص ١٦ .

(٢) غطاشه، احمد، الطيران المدني، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان- الاردن، ص ١٣٢ .

الفرع الثالث

صفة الاذعان في عقد النقل الجوي الدولي.

إن مفهوم الإذعان يتعلق بمسألة قدرة أحد أطراف العقد على مناقشة أو مفاوضة الطرف الآخر في العقد[١] وهو الرضوخ لشروط العقد المحددة سلفا، دون أن يكون لإرادة الطرف المذعن دور فيها، فهو لا يناقش شروط العقد[٢]. وعقد النقل الجوي الدولي يعتبر من عقود الإذعان؛ لأن شركات الطيران تعرض شروطها للجميع ولا تقبل المناقشة فيها.

الفرع الرابع

الاعتبار الشخصي في عقد النقل الجوي الدولي.

يعتبر عقد النقل الجوي من العقود ذات الاعتبار الشخصي؛إذ لا يحق للمتعاقد مع الناقل التنازل عن تذكرة السفر الخاصة به إلى الغير، ولا يجوز استعمالها إلا من قبل من صدرت بإسمه[٣]. وإذا ما أراد المتعاقد المسافر أن يتنازل عن تذكرة السفر للغير فيجب عليه ان يطلب موافقة الناقل على التنازل والا عد هذا الاخير في حكم المسافر خلسة دون تعاقد مع الناقل [٤]. ولم تحدد اتفاقية وارسو شكلا معينا لتذكرة السفر. الا ان الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي الدولي (الاياتا) جعلت من تذكرة السفر سنداً اسميا يذكر فيه اسم المسافر، ولا يجوز التنازل عنه بمحض ارادة المسافر بل تجب موافقة الناقل على هذا التنازل [٥].

---

(١) غطاشه، احمد، الطيران المدني، المرجع السابق، ص١٣٤ .

(٢) د.امير، عدلي خالد، عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ص٨١ .

(٣) الشيخ، احمد ابراهيم، المرجع السابق، ص ٨٢ .

(٤) د.دويدار، هاني، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة لنشر، الاسكندرية – مصر، ص ١٦٣ .

(٥) الشيخ، احمد ابراهيم، المرجع السابق، ص ٨٢ .

المبحث الثالث

وثائق عقد النقل الجوي الدولي

اوجبت اتفاقية وارسو على الناقل الجوي تنظيم ثلاث وثائق وهي: تذكرة السفر و إيصال الامتعة و خطاب النقل الجوي . لذا سوف ابحث في المطلب الاول تذكرة السفر وفي المطلب الثاني ايصال نقل امتعة المسافر وفي المطلب الثالث خطاب النقل الجوي .

المطلب الاول

تذكرة السفر

يقصد بتذكرة السفر: هي تلك الوثيقة الدالة على عقد نقل الاشخاص جواً [١] .

وقد الزمت المادة ٣ من اتفاقية وارسو الناقل الجوي ان يسلم المسافر تذكرة سفر تتضمن بعض البيانات الضرورية وهي :

١- مكان وتاريخ اصدارها .

٢- نقطتي القيام والوصول .

٣- المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في ان يشترط ان يكون في وسعه تعديلها في حالة الضرورة دون ان يؤدي هذا التعديل الى زوال صفة الدولية عن النقل .

٤ – اسم وعنوان الناقل او الناقلين.

٥- النص على ان النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في هذه الاتفاقية .

الا ان بروتوكول لاهاي في المادة الثالثة منه اوجزها الى ثلاث اساسية وهي:

١- بيان نقطتي القيام والوصول .

٢- بيان المرسل الجوي اذا كان النقل يقع بين نقطتي تقعان على اقليم دولة واحدة.

٣- بيان يوضح للراكب ان عقد النقل الجوي خاضعاً لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩.

ويتعرض الناقل الجوي في حالة عدم اصدارة تذكرة سفر للمسافر لحرمانه من التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو [١].

---

(١) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص١٤٣.

المطلب الثاني

ايصال نقل امتعة المسافر

اوجبت المادة الرابعة من اتفاقية وارسو على الناقل الجوي تحرير ايصال نقل الامتعة المسجلة للمسافر واوجب على الناقل ان يضمن الايصال البيانات التالية :

١- مكان وتاريخ اصدارها .

٢- نقطتي القيام والوصول .

٣- اسم وعنوان الناقل او الناقلين .

٤- رقم تذكرة السفر.

٥- النص على ان يكون تسليم الامتعة الى حامل الاستمارة .

٦- عدد الطرود ووزنها .

٧- مقدار القيمة المبينة في الاقرار بالتطبيق لاحكام الفقرة الثانية من المادة ١٢ .

٨- النص على ان النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في الاتفاقية .

ويجب ان يحرر هذه الايصال على صورتين تسلم واحدة للمسافر وتبقى واحدة في حوزة الناقل[٢] ويعتبر ايصال نقل الامتعة حجة على استلام الناقل لهذه الامتعة ما لم يقم الدليل على غير ذلك [٣].

المطلب الثالث

خطاب النقل الجوي (وثيقة شحن البضاعة)

تنص المادة الخامسة من اتفاقية وارسو على انه :"

١- لكل ناقل بضائع ان يطالب المرسل بتحرير وتسليم مستند يسمى " مستند النقل الجوي " ولكل مرسل الحق في ان يطالب الناقل بقبول هذا المستند .

---

(٢) المادة ٣ /ه من اتفاقية وارسو .

(١) المادة ٢/٤ من اتفاقية وارسو .

(٢) د. نعيم، فايز رضوان، المرجع السابق، ص ١٥٩.

٢- مع ذلك لا يؤثر على وجود النقل او على صحته عدم وجود هذا المستند او عدم صحته او ضياعه، بل يظل العقد بالرغم من ذلك خاضعاً لاحكام هذه الاتفاقية، وذلك مع عدم الاخلال بأحكام المادة ٩ .

يتبين من نص المادة السابقة ان من حق الناقل ان يطلب من المرسل منه اعداد او تسليم خطاب النقل الجوي ويجب على المرسل منه ان بين فيه البيانات التي عددتها المادة ٨ من اتفاقية وارسو [١] .

واذا قبل الناقل البضاعة دون ان يحرر عنها خطاب نقل جوي فإنه يفقد حقه في التمسك

بالتحديد القانوني للمسؤولية الوارد في المادة ٢٢ [٢] من الاتفاقية [٣] .

ويجب ان يحرر خطاب النقل على ثلاث نسخ اصلية تتضمن الاولى ذكر عبارة للناقل ويوقع عليها المرسل ، وتتضمن الثانية ذكر عبارة للمرسل اليه ويوقع عليها المرسل والناقل وتسلم

---

(١) تنص المادة ٨ من اتفاقية وارسو على انه :" يجب ان يتضمن مستند النقل الجوي البيانات الاتية :
١- مكان اصدار المستند وتاريخه ٢- نقطتي الرحيل والمقصد النهائي ٣- نقاط التوقف المتفق عليها، مع جواز ان ينص الناقل على احتفاظه بحق تعديلها في حالة الضرورة وعلى ان لا يترتب على التعديل في حالة ممارسته لهذا الحق زوال الصفة الدولية عن الناقل ٤- اسم المرسل وعنوانه٥- اسم الناقل الاول وعنوانه ٦- اسم المرسل اليه وعنوانه اذا اقتضى الامر٧- نوع البضاعة وعدد الطرود وطريقة تغليفها وما تحمله من علامات خاصة او ارقام ٨- وزن البضاعة او كميتها او حجمها او مقاسها ٩- الحالة الظاهرة للبضاعة والتغليف ١٠- ثمن النقل اذا كان منصوصا عليه وتاريخ دفع هذا الثمن ومكانه والشخص الذي يجب ان يقوم بالدفع ١١- ثمن البضاعة ان اقتضى الامر ١٢- مقدار القيمة المبينة في الاقرار تطبيقا لاحكام الفقرة ٢ من المادة ٢٢، ١٣- عدد نسخ مستند النقل الجوي ١٤- المستندات المسلمة الى الناقل لارفاقها بمستند النقل الجوي ١٥- المدة المحددة لاتمام النقل وبيان موجز عن الطريق المقرر اتباعه اذا كان قد نص عليها النص على ان النقل يخضع لقواعد المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية.

(٢) تنص المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو على انه :" في حالة نقل الامتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتين وخمسين فرنكا عن كل كيلو غرام ،..."

(٣) المادة ٤/٤ من اتفاقية وارسو .

لقائد الطائرة عند استلامة للبضاعة[١] اما النسخة الثالثة فيوقع عليها الناقل ويسلمها بعد قبول البضاعة[٢].

---

(١) د. رضوان، فايز نعيم، المرجع السابق، ص ١٦٠ .

(٢) المادة ٢/٦ من اتفاقية وارسو .

الفصل الأول

أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي

الفصل الأول

أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي

تمهيد:

تحتل مسؤولية الناقل الجوي الصدارة بين موضوعات النقل الجوي؛ نظراُ لما لها من أهميـــة بالغة في العمل؛ ولما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء.

ولما كان النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي ظهرت الحاجة إلى وجود حلـــول قانونيـــة دوليـــة موحدة لحكم المسائل التي يثيرها النقل الجوي؛ حتى لا يتغير النظام القانوني الذي تخضع لـــه هذه المسائل كلما عبرت الطائرة حدود دولة الى دولة اخرى؛ لذا شُرعت اتفاقية في محاولـــة لتوحيد وتنظيم بعض قواعد النقل الجوي الدولي ـــ وذلك لأن أساس المسؤولية يختلـــف مـــن دولة إلى دولة أخرى ـــ اطلق عليها اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩.

عملت هذه الاتفاقية على توحيد القواعد الموضوعية لمسؤولية الناقل الجـــوي؛ وذلـــك بســـبب الاختلاف والتباين بين الأنظمة الداخلية للدول المجتمعة؛ حيث وضعت نظاماً موحداً لمسؤولية الناقل الجوي أقامت به التوازن بين مصالح الناقلين من جهة ومستعملي الطائرات مـــن جهـــة أخرى. إلا أنه تم إجراء تعديلات كثيرة على الاتفاقية؛ بسبب تطور عمليـــات النقـــل الجـــوي وتضاؤل الأخطار الناجمة عن عمليات النقل، وقد جاءت هذه التعديلات اللاحقة بتغيير أســـاس

هذه المسؤولية وكان كل "بروتوكول" يحمل في أحكامه أكثر مـن أسـاس لمسـؤولية الناقـل الجوي، الأمر الذي أدى إلى إحداث التباين والاختلاف.

وتنشأ مسؤولية الناقل الجوي من إخلاله بالالتزامات التي ترتبها عليه قواعد المسؤولية، إذ إن أهم ما يرتبه عقد النقل من التزامات على عاتق الناقـل الجـوي الالتـزام بضـمان سـلامة المسافرين، والمحافظة على البضائع، والعناية بها، ووصول المسافر إلى محطة الوصول فـي الميعاد المتفق عليه.

ولما كانت المسؤولية هي جزاء الإخلال بالتزام سواءٌ أكان عقدياً أم غير عقدي اسـتتبع ذلـك مسألة الناقل عن كل الأضرار التي تلحق بالمسافرين أو البضاعة، أو الأضرار الناجمة عـن التأخير في نقل المسافرين أو البضاعة.

لذا اقسم هذا الفصل الى المبحثين التاليين :

المبحث الاول :طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وتطورها.
المبحث الثاني: حالات مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

المبحث الأول
طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وتطورها

قبل انعقاد اتفاقية وارسو كانت هناك اتجاهات متباينة في شأن الأسس التي يمكن من خلالهـا تحديد مسؤولية الناقل الجوي؛ حيث ذهبت بعض القوانين[١] إلى تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على أساس تعاقدي. وبناءاً عليه يلتزم الناقل الجوي بسلامة كل من المسافرين والبضائع، وهو التزام بتحقيق نتيجة، فإذا لم يقم الناقل بهذا الالتزام أو أخل به انعقدت مسؤوليته بمجرد حدوث

(١) كالقانون الفرنسي .

هذا الإخلال، ولا يمكنه التحلل من المسؤولية إلا اذا أثبت أن الضرر الذي أصاب المسافر أو البضاعة كان راجعاً إلى سبب أجنبي لا يد له فيه أو أنه وقع نتيجة لفعل المضرور نفسه أو لعيب ذاتي فيه(١).

وذهبت طائفة اخرى من القوانين(٢) إلى بناء مسؤولية الناقل الجوي على فكرة الخطأ التقصيري، والذي بمقتضاه يلتزم الناقل ببذل العناية اللازمة لسلامة الرحلة الجوية دون الالتزام بنتيجة.. وهي وصول المسافرين أو البضائع سالمة. ويلزم المضرور هنا بإثبات تقصير وخطأ الناقل(٣).

وذهبت طائفة أخرى من القوانين(٤) إلى اعتبار مسؤولية الناقل الجوي مؤسسةً على فكرة المخاطر وتحمل التبعة. وهو ما يطلق عليه الأساس الموضوعي أو المادي للمسؤولية. وعليه يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين أو البضاعة بمجرد حدوث الضرر دون الحاجة الى إثبات أي خطأ من جانب الناقل بشرط إثبات العلاقة السببية بين الضرر وفعل الناقل(٥) .لذا سوف اتناول في المطلب الاول طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ وفي المطلب الثاني طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاحكام بروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥ وفي المطلب الثالث طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦ وفي المطلب الرابع طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي طبقاً لاحكام بروتوكول جواتيمالا ستي لسنة ١٩٧١ وفي المطلب الخامس طبيعة

---

(٢) د. محمدين، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق ، ص١٣٣ .

(١) وهي طائفة الدول الانجلو امريكية .

(٢) د. القليوبي، سميحة، المرجع السابق ،ص١٩٣ .

(٣) ويمثل هذه الطائفة سويسرا .

(٤) د. حداد، الياس، المرجع السابق ، ص١٧٢ وانظر أيضا: د. فريد العريني، القانون الجوي، المرجع السابق، ص١٨٢ .وانظر أيضا، د. جلال وفاء محمدين، المرجع سابق، ص١٩٢.وايضاً د.سميحة القليوبي،المرجع السابق، ص١٩٢ .

مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاحكام بروتوكول مونتريال لسنة ١٩٧٥ وفي المطلب السادس طبيعة مسؤولية الناقل لجوي الجوي الدولي في اتفاقية مونترل لسنة ١٩٩٩ .

المطلب الاول

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩

إن اتسام النقل الجوي بالطابع الدولي ادى الى ظهور الحاجة الى ضرورة وجود قواعد قانونية دولية موحدة تحكم المسائل التي يثيرها الناقل الجوي؛ حتى لا يتغير النظـام القـانوني الـذي تخضع له هذه القواعد كلما عبرت الطائرة حدود الدولة الى دولة اخرى؛ لان ذلك يؤدي الـى عدم استقرار المراكز القانونية، ولقد تحقق هذا في اتفاقية وارسو الموقعة ١٩٢٩.

وبسريان هذه الاتفاقية تم القضاء على الاختلاف والتباين بـين الانظمـة القانونيـة المختلفـة الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي. ولقد وضعت اتفاقية وارسو نظاما موحداً بهدف حماية الناقل الجوي ومستعملي الطائرات يقوم على الاسس التالية :

أ- إن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية عقدية تقوم على اساس الخطا المفترض. فالمسافر لا يلتزم باقامة الدليل على وجود خطا من جانب الناقل ولا يتنصل الناقل من مسؤليتة الا اذا اثبت انه اتخذ كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر

او ان الضرر كان بخطأ المضرور[١]، اي ان قرينة الخطأ المفترض ليست قاطعة ويمكن إثبات عكسها.

ب- مراعاةً لمصلحة الناقلين قامت بتحديد مبلغ التعويض الذي يلتزم به الناقل بمبلغ(١٢٥) الف فرنك وذلك في حالة نقل المسافرين و(٢٥٠) فرنك عن كل كيلوغرام في حالة نقل البضائع والامتعة [٢]. وابطلت كل شرط يهدف الى اعفاءالناقل من المسؤولية التي تحدد التعويض باقل من الحد المقرر في الاتفاقية؛ كي لا يتهرب الناقل من المسؤولية اوتحديدها بمبلغ تافه [٣] .

وفي جميع الاحوال لا يستفيد الناقل الجوي من الحد الاقصى للتعويض، او بدفع المسؤولية عن طريق إثبات اتخاذ كافة الاحتياطات الضرورية او ان الضرر راجع لخطا المضرور اذا كان سيء النية ، ويكون سيء النية اذا ثبت ان الضرر كان راجعا الى غشه او الى خطئـــه او اذا تخلفت وثائق السفر ولم تشتمل في حال وجودها على البيانات الالزامية، [٤]ولا يكـــون الناقـــل

(١) المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو والتي تنص على ما يلي :"١-لا يكون الناقل مسؤولا اذا اثبت انهم قد كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر او انه كان يستحيل عليهم اتخاذها ٢- ولا يكون الناقل مسؤولا اذ اثبت انه وتابعية قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر او انه كان يستحيل عليهم اتخاذها ".

(٢) المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو والتي تنص عل ما يلي :" ١- في نقل الاشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل مسافر محددة محددة بمبلغ ١٢٥ الف فرنك فإذا جازا طبقا لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع ان يكون التعويض في صورة مرتب فلا يجوز ان يزيد رأس مال المرتب على الحد المذكور ، ومع ذلك يستطيع المسافر بناءً على اتفاق خاص مع الناقل ان يضع للمسؤولية حداً اكبر ٢- في نقل الامتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام ،.....٣ ......٤... " .

(٣) المادة ٢٣ من اتفاقية وارسو التي تنص على ما يلي :" كل شرط يهدف الى اعفاء الناقل من المسؤولية او الى تقرير حد ادنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولا اثر له ، على ان بطلان هذا الشرط لا يؤدي العقد الذي يظل خاضعا لاحكام الاتفاقية " .

(٤) د.خالد، عدلي امير، عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ص٦٣ .

مسؤولا اذا اثبت انه وتابعوه وكلاؤه قد اتخذو كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر او كان من المستحيل عليهم اتخذها [١] .

المطلب الثاني

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا لاحكام برتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥

بعد ان بقيت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ تخدم الملاحة الجوية دون تعديل فتره طويله من الزمن، وتحت الانتقادات الكثيره التي وجهت اليها.. دعت الحاجة الى ضرورة تعديل احكام الاتفاقية لحماية المسافر والشاحن ولهذا عدلت اتفاقية وارسو بمقتضى التعديل الموقع في مدينة لاهاي لعام ١٩٥٥، حيث اجاز البروتوكول الموقع في لاهاي للناقل الجوي ان يشترط الاعفاء من المسؤولية عن الضرر الناتج عن العيب الذاتي في البضاعة ،او أي عيب ناتج عن طبيعة البضاعة [٢]؛ مما خفف من الجزاءات الموقعة على الناقل سيء النية وبقيت فقط في حرمانه من التمسك بالحد الاقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقية [٣] .

---

(١)المادة ١/٢٠ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ .

(٢) الماده ١٢ من برتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ والتي تنص على انه:" ١- كل شرط يهدف الى اعفاء الناقل من المسؤولية او الى تقرير حد ادنى من الحد المنصوص عليه في هذه الاتفاقية يكون باطلا وكأنه لم يكن على ان بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل مع ذلك خاضعا لاحكام هذه الاتفاقية ٢ –لا تنطبق الفقرة الاولى من هذه المادة على البنود المتعلقة بالضياع او بالضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة او عيب ذاتي فيها " .

(٣) د.خالد، عدلي امير ، احكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص٦٦ .

غير ان هذا التعديل لاتفاقية وارسو لم يكن في حقيقة الامر الا إنتصارا للناقلين الجويين على حساب المسافرين والشاحنين؛ إذ لم يعدل البروتوكول من اساس المسؤولية فبقيت على اساس الخطا المفترض مثلما هو في اتفاقية وارسو، كما وضعت تعريفا ضيقا للخطا المساوي للغش، ولم يقدم هذا البروتوكول أي ميزه اضافية للمسافرين او الشاحنين سوا رفع الحد الاقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة المسافر الى (٢٥٠) الف فرنك للراكب الواحد(١).

وعلى الرغم من ان "برتوكول لاهاي" لعام ١٩٥٥ قد رفع الحد الاقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي، الا ان الحد الاقصى الجديد لم يرضِ كثيراً من المحاكم في الدول المختلفة، بل ان بعض الحكومات ــ وعلى راسها الولايات المتحدة الامريكية ــ اعلنت عن تهديدها بالانسحاب من اتفاقية وارسو بسبب تفاهة الاحد الاقصى من التعويض الذي يمكن ان يحكم به في صالح مستعملي الطائرات (٢).

المطلب الثالث

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا لاتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦

بالرغم من تعديل احكام اتفاقية وارسو ــ والمتمثل في برتوكول لاهاي ــ الا ان هناك اسباباً جعلت بروتوكول لاهاي غير قادر على كبح جماح المحاكم المتعطشة الى حماية ضحايا حوادث الطيران والمستهجنة للحد الاقصى؛ والذي يتنافى مع آدمية الانسان.

---

(١) د.العريني، فريد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص١٨٦

(٢) د.محمدين. جلال وفاء،المرجع السابق، ص٢٨٣ .

الا ان من اهم الاسباب التي دعت الى اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، هو رفض الولايات المتحدة الامريكية التصديق صراحة على برتوكول لاهاي؛ حينما افصحت عن رغبتها بالانسحاب من اتفاقية وارسو من خلال المذكره التي ارسلتها الى حكومة الجمهورية البولندية عام ١٩٦٥ بسبب عدم كفاية الاحد الاقصى للتعويض في حالة وفاة راكب او اصابته باذى جسماني(١) .

وتجنبا للعواقب الوخيمة التي قد تترتب على انسحاب الولايات المتحدة الامريكية من الاتفاقية.. تم عقد اتفاق بين عدد من شركات الطيران في مختلف الدول وهيئة الطيران المدني الامريكية؛ حتى تحقق ما تصبو الية الولايات المتحدة الامريكية من حماية سلامة المسافرين وتعويضهم تعويضا عادلا، نتج عن هذا اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ (٢).

وقد توصل الاتفاق الذي عقد في مدينة مونتريال في كندا عام١٩٦٦ بين ثماني شركات عالمية كبرى للنقل الجوي من جهه، وهيئة الطيران المدني الامريكية من جهه اخرى الى اعتبار مسوؤلية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية، أي ان الناقل يسأل بصفه مطلقة عن تعويض الاضرار التي تصيب المسافر، ولا يستطيع التهرب من المسؤولية الا اذا اقام الدليل على رجوع الضرر إلى خطأ المضرور(٣) .

---

(١) د.العريني، فريد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص١٨٧.

(٢) د.العريني، محمد فريد، ود. وفاء، جلال محمدين، الملاحة الجوية والنقل الجوي، المرجع السابق، ص٣٧٩ .

(٣) الفقرة الثالثة من اتفاق موتريال لعام ١٩٦٦ تنص على:" ٣- ليس للناقل فيما يختص بدعاوى التعويض الناشئة من وفاة المسافر او جرحه او اصابته بأي اذى بدني اخر ان يتمسك بأي دفع مما ورد في المادة ٢٠ فقرة اولى من اتفاقية وارسو او من تلك الاتفاقية التي عدلت في بروتوكول لاهاي " .

كما وضع حداً اقصى للتعويض يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب بمبلغ يقـدر بــــ(٧٥) الف دولار، ويخفض هذا المبلغ الى (٥٨) الف دولار امريكي اذا كانت مصروفات التقاضـــي والاتعاب قد دفعت في الدولة التي وقعت فيها الدعوى [١].

ولما كان الهدف من هذا الاتفاق هو حماية الامريكيين؛ اشترط لتطبيقه ان يكون النقل دوليـــا، وان تكون احدى نقاط القيام او الوصول او الهبوط واقعـــة علـــى ارض الولايـــات المتحـــدة الامريكية[٢].

والواقع ان اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ خلق نوعا من الازدواجية في اساس المسؤولية؛ فهـــي مسؤولية عقدية تقوم على الخطا المفترض طبقا لاتفـــاق وارســـو، وهـــي ايضـــاً مســـؤولية موضوعية تقوم على فكره الخطر، وتحمل التبعة طبقا لاتفاق مونتريال، فإذا كانت احدى نقاط القيام او الوصول في اراضي الولايات المتحدة الامريكية تكـــون موضـــوعية وفقـــا لاتفـــاق مونتريال. وان لم تكن واقعة في اراضي الولايات المتحدة الامريكية تكون مسؤولية تعاقدية[٣] وبالمثال يتبين المقصود: فإذا كانت الرحلة الجوية من بيروت الى استراليا عبر واشنطن فـــإن مسؤولية الناقل تجاه المسافر تكون مسؤولية عقدية اساسها الخطا المفترض. اما اذا كانت مـــن بيروت الى واشنطن عبر استراليا فتكون مسؤولية موضوعية اساسها الخطر وتحمل التبعة.

---

(١) الفقرة الثانية من اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ والتي تنص على انه:" ٢-يكون حد المسؤولية لكل راكب في حالة الوفاة او الجرح او أي اذى بدني اخر هو مبلغ ٧٥٠٠٠ دولار امريكي شـــاملا اتعـــاب المحامـــاة والمصاريف القضائية ، ومع ذلك ففي الحالة التي ترفع فيها دعوى التعويض في دولة يحكم فيها القضـــاء= =باتعاب المحاماة والمصاريف القضائية مستقلة يكون حد المسؤولية هو مبلغ ٥٨٠٠٠ دولار غير شاملا لكل الاتعاب والمصاريف".

(٢) الفقرة الاولى من اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ والتي تنص على :"١ -....فإن الناقل يوافق على ان كل نقل دولي يقوم به طبقاً للتحديد الوارد في الاتفاقية المذكورة أو في تلك الاتفاقية كما عدلت في البروتوكـــول المذكور ووفقاً لعقد النقل يتضمن نقطة في الولايات المتحدة الأمريكية كنقطة (أصل) أو نقطـــة وصـــول أو محطة توقف متفق عليها " .

(٣) د.محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص٢٨٤ .

المطلب الرابع

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي طبقا لاحكام بروتوكول جواتيمالا ستي لسنة ١٩٧١

اذا كان اتفاق مونتريال بما تضمنه من تعديل جذري في نظام المسؤولية ليس تشريعا دوليا ــ بل ثمنا للعدول الامريكي عن الانسحاب من اتفاقية وارسو ــ فإنه من البديهي ان هذا الاتفــاق الذي فرض نظام المسؤولية الموضوعية على التشريع الدولي الموحد ما هو الا مرحلة انتقالية ينبغي بعدها اعادة نظر شاملة لاحكام الاتفاقية(١) .

وبالفعل تم انعقاد مؤتمر دولي في مدينة جواتيمالا ستي في عام ١٩٧١ صدر عنه البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو الموقع في مدينة جواتيمالا وبذلك تم حسم الخلاف الذي كان قائماً.

ولقد فرق برتوكول "جواتيمالا ستي" من حيث اساس المسؤولية للناقل الجوي بــين الامــور التالية:

١– من حيث وفاة المسافر او اصابته بجرح او أي اذى جسدي اخر: يكون االناقــل مســؤولا عن تعويض هذه الاضرار مسؤولية موضوعية تقوم على فكرة الخطر وتحمل التبعة، حتــى

---

(١) د.الفقي، عاطف محمد، تطور مسؤولية الناقل الجوي، دار الفكر الجامعي، ط٢٠٠٨، ص١٣ .

لو لم يصدر أي خطا من جانب الناقل ولا يستطيع دفع هذه المسؤولية الا اثبت ان احداث الضرر راجعاً ال حالة المسافر الصحية[1] .

٢- من حيث اصابة البضائع اوالامتعة بهلاك او تلف: تنشغل مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب البضائع او الامتعة من هلاك او تلف الا اذا اقام الناقل الدليل على انه هو وتابعوه قد اتخذو كافة الاجراءات الضرورية لتلافي وقوع الضرر، او كان من المستحيل اتخاذها ويكون الناقل هنا مسؤولا مسؤولية تعاقدية مع افتراض خطئه [2] لقد اصبحت مسؤولية النقل الجوي في برتوكول "جواتيمالا ستي" بالنسبة للاضرار البدنية التي تصيب المسافرين والاضرار الناشئة من هلاك امتعتهم او تلفها مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة الخطر وتحمل التبعة. [3].

٣-من حيث مسؤولية الناقل عن التأخير في نقل المسافرين او الامتعة: لقد ابقى بروتوكول جواتيمالا ستي على الاساس التعاقدي للمسؤولية كما اتى بها بروتوكول لاهاي . فيكون الناقل مسؤولا مسؤولية تعاقدية عن التأخير، مع افتراض خطئه بحيث لا يستطيع الافلات من

---

(١) المادة ١/٤ من اتفاقية جواتمالا ستي والتي تنص على انه:" ١- يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة المسافر او اي اذى بدني يلحق به وذلك بشرط ان تكون الواقعة التي تولدت عنها الوفاه او الاذى البدني قد وقعت على متن الطائرة او في اثناء اي عملية من عمليات صعود المسافرين او نزولهم فقط،ومع ذلك فلا يعتبر الناقل مسؤولا اذا كانت الوفاة او الاذى البدني قد نتج عن حالة المسافر الصحية فقط".

(٢) د.خالد، عدلي امير، احكام دعوى....، المرجع السابق، ص٦٧ .

(٣) المادة ١/٦ من اتفاقية جواتيمالا ستي والتي تنص على انه :" ١- يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم او ضياع او تلف أي من البضائع اذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت خلال النقل بالجو " .

المسؤولية. الا اذا اثبت انه وتابعوه قد اتخذوا كل الاجراءات الضرورية لتفادي الضـــرر، او كان من المستحيل عليهم اتخاذها [١].

المطلب الخامس

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا لاحكام بروتوكول مونتريال لسنة١٩٧٥[٢]

اذا كانت التعديلات المتعاقبة لاتفاقية وارسو قد انتهت الى تقرير مبدا المسؤولية الموضوعية في مجال نقل المسافرين ، فإن هذا المبدا قد تقرر ــ ايضا ــ بالنسبة لنقل البضاعة؛ بموجب بروتوكول مونتريال الموقع في عام١٩٧٥ [٣].. أي ان المسؤولية الموضوعية التي تقررت للاشخاص والامتعة قد تقررت ايضاً للبضائع [٤].

---

(١) المادة ١/٦ من اتفاقية جواتيمالا ستي والتي تنص على انه :" ١- لا يكون الناقل مسؤولا عن الضـــرر الذي يقع في حالة تحطيم او ضياع او تلف أي من البضائع اذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت خلال النقل بالجو " .

(٢) دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في تاريخ ١٩٩٨/٦/٤ .

(٢) المادة ٤ من بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥ تنص على انه: " ٢- يكون الناقل مسؤولاً عن الضـــرر الذي ينشا في حالة دمار او ضياع او تلف البضائع لمجرد ان الواقعة التي سببت الضرر قد حدثت خلال النقل الجوي ".

(٣) د. العريني،محمد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص٩٤.

فقد نصت المادة الرابعة من بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥ على ان: " ٣- مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها او تلفها او ضياعها دون ان يستطيع الناقل التحلل من المسؤولية الا اذا اقام الدليل على ان سبب الضرر احد الاسباب التالية":

١- طبيعة البضاعة او عيب ذاتي فيها.

٢- سوء التغليف الراجع الى شخص اخر غير الناقل او احد تابعية.

٣- اعمال الحرب او النزاع المسلح.

٤- عمل صادر من السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة.. من حيث دخولها او خروجها او اثناء عبورها.

واذا كان بروتوكول جواتيمالا ستي عام ١٩٧١ قد جعل مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار الناشئة عن نقل المسافرين وامتعتهم مسؤولية موضوعية قوامها فكرة الخطر او تحمل التبعية، فإن بروتوكول مونتريالالرابع لعام ١٩٧٥ قد وضع حلقة اخرى في حلقات تطور الاساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي؛ حيث اخذ بنظام المسؤولية الموضوعية القائمة على اساس الخطر او تحمل التبعة وذلك في حالة المسؤولية عن الاضرار الناجمة عن نقل البضائع.

وعليه فإن التزام الناقل الجوي بالمحافظة على البضائع لم يعد التزاماً ببذل عناية؛ وانما هو التزام بتحقيق نتيجة وهي وصول البضاعة الى مطار الوصول كاملة وسليمة، وتسليمها الى المرسل(١).

---

(١) د. الفقي، عاطف، المرجع السابق، ص١٥٦ وما بعدها.

واخيرا لا يمكن القول ان مسؤولية الناقل الجوي قد توحدت؛ لانه يجب لسريان احكام بروتوكول مونتريالالرابع لعام ١٩٧٥، ان تكون الدولة قد صادقت على اتفاقية وارسو و"بروتوكولاتها" المعدلة لها؛ لذلك فإن الدولة التي تصادق فقط على بروتوكول جواتيمالا تكون المسؤولية بالنسبة لها مسؤولية تعاقدية مبنية على الخطا المفترض، وان صادقت على اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ تكون المسؤولية بالنسبة لها موضوعية في كل حالات الضرر متى كانت نقطة الاقلاع او الهبوط في اراضي الولايات المتحدة الامريكية. وان صادقت على بروتوكول مونتريالالرابع تكون المسؤولية موضوعية في كل حالات الضرر، ما عدا التاخير في نقل المسافرين او البضائع او الامتعة [١].

المطلب السادس

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي واساسها في اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩

لقد جاءت المبادرة الى عقد مؤتمر دولي يهدف الى توحيد الاحكام المتعلقة بالنقل الجوي فجاءت اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ كي تحل قواعدها عند نفاذها محل القواعد السابقة عليها.. وتصبح التنظيم الوحيد الذي يحكم النقل الجوي. خاصة ما تعلق بمسؤولية الناقل الجوي[٢].

حيث تنص المادة ١٧ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على انه :" يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة المسافر او تعرضه لاي اصابة جسدية بشرط ان تكون

---

(٢) د.احمد، عبد الفضيل، القانون الخاص الجوي، مكتبة دار الجلاء، القاهرة –مصر، دون تاريخ نشر، ص٣١٣ .

(١) د.حداد،الياس، المرجع السابق، ص١٧٧.

الحادثة التي سببت الوفاة او الاصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة او اثناء اي من عمليات صعود المسافرين او نزولهم ". كما قررت المادة٢١ من الاتفاقية نفسها على انه:"

١-فيما يتعلق بالاضرار المنصوص عليها في المادة ١٧ والتي لا تتجاوز قيمتها(١٠٠٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة[١]عن كل راكب لا يجوز للناقل ان ينفي مسؤوليته او يحد منها.

٢- وفيما لايتعلق بالاضرار المنصوص عليها في المادة ١٧ والتي تتجاوز قيمتها(١٠٠٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب لا يكون الناقل مسؤولا اذا اثبت ما يلي.

ا-ان الضرر لم ينشأ عن الاهمال او الامتناع من جانب الناقل او تابعية او وكلائه .

٢- ان هذا الضرر قد نشأ ــ فقط ــ عن الاهمال او الخطأ او الامتناع من جانب الغير " .

يتبين من نص المادة ١٧ ونص المادة ٢١ من الاتفاقية، ان الاتفاقية جعلت مسؤولية الناقل الجوي كمبدأ عام موضوعية.. الا اذا تجاوز مبلغ التعويض عن الاضرار(١٠٠٠٠٠) [٢]وحدة حقوق سحب خاصة؛ فتكون المسؤولية في هذه الحالة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض [٣].

وقد جاءت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ مخالفة لاحكام اتفاقية وارسو التي اشترطت للحصول على تعويض يتجاوز الحد الاقصى في اقامة الدليل على غش الناقل او خطئه المساوي للغش[٤]. كما جاءت مخالفة لاحكام المادة ٩ من بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ والمادة

---

(٢) وحدة نقد اتفقت عليها الدول حتى لا ترتبط مبالغ التعويض بالعملات المحلية للدول .

(١) وتعادل١٤٥٠٠٠ دولار امريكي .

(٢) د.حداد، الياس، المرجع السابق، ص١٧٨ .

(٣) المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو والتي تنص على :" ١- ليس للناقل ان يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفية من المسؤولية او تحد منها او اذا كان الضرر قد تولد عن غشه او من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش "

(٤) د.حداد، الياس، المرجع السابق، ص١٧٨

٨ من بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥ واللتين تنصان على ان الحدود القصوى للمسؤولية غير قابلة للتجاوز ايا كانت الملابسات التي يرتد اليها اساس المسؤولية[١].

اما فيما يتعلق بالامتعة والبضائع فقد نصت الفقرة الثانية من المادة ١٧ من الاتفاقية نفسها على ان الناقل مسؤولا مسؤولية موضوعية عن الضرر الذي ينشأ في حال تلف الامتعة المسجلة او ضياعها او تعييبها. كذلك الحال في المسؤولية عن الاضرار التي تصيب البضائع فهي مسؤولية موضوعية[٢]، واما فيما يتعلق بالامتعة غير المسجلة فإن الناقل الجوي يكون مسؤولا فقط اذا كان الضرر ناتجا عن خطئه او خطأ تابعية او وكلاؤه اي ان مسؤولية الناقل هنا موضوعية فيما عدا الامتعة المسجلة فهي شخصية مبنية على الخطأ المفترض والذي يتوجب على المضرور إثباته[٣].

اما المسؤولية عن التاخير في نقل المسافرين والبضائع والامتعة فقد نصت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على انها مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ المفترض [٤].

المبحث الثاني

---

(٥) المادة ١٨ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ .

(١) المادة ١١٧ ٢ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ .

(٢) المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ التي تنص على انه :" يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين او الامتعة او البضائع بطريق الجو غير ان الناقل لا يكـــون مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التاخير اذا اثبت انه اتخذوا هو وتابعوه ووكـــلاؤه كافـــة التـــدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر او انه استحال عليه او عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير " .

حالات مسؤولية الناقل الجوي الدولي

تتحق مسؤولية الناقل الجوي بمجرد عدم قيامة بتوصيل المسافر سالما الى المكان المتفق عليه. كما تنشغل مسؤوليته ايضا بعدم توصيل البضائع والامتعة الى المكان المتفق عليه سليمةً. حيث حددت اتفاقية وارسو ثلاث حالات رئيسية لمسؤولية الناقل الجوي هي: مسؤوليته في حالة الاضرار البدنية التي تصيب المسافر، وحالات الهلاك او التلف او الضياع التي تصيب البضائع او الامتعة، وحالة التأخير في تنفيذ عقد النقل، والتي سوف اتناولها في ثلاث مطالب واتناول في المطلب الرابع مسؤولية الناقل الجوي عن عمليات القرصنة الجوية .

المطلب الاول

المسؤولية في نقل المسافرين

يلتزم الناقل بضمان سلامة المسافر بتوصيله الى المكان المتفق عليه سليما معافا. وهذا الالتزام من اهم الالتزامات التي يرتبها عقد النقل على الناقل، وذلك في الدول التي يكون فيها مصدر الالتزام هو العقد كما في فرنسا، او القانون كما في القانون الانجليزي والامريكي.

فالتزام الناقل في الدول التي يكون مصدر الالتزام العقد هو التزام بضمان سلامة المسافر وهو التزام عقدي بتحقيق نتيجة. واذا لم تتحقق النتيجة تنشغل ذمة الناقل دون إثبات وقوع خطأ، الا اذا اثبت الناقل ان وقوع الضرر قد نشأ عن قوة قاهرة او خطأ المضرور او فعل الغير[١] .

أي ان مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب المسافر هي مسؤولية تعاقدية قائمة على اساس الخطأ المفترض حسب اتفاقية وارسو و"بروتوكول لاهاي" المعدل لها، بينما

---

(١) د.خالد، عدلي امير، عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ص٧١ .

اصبحت هذه المسؤولية في بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ قائمة على اساس فكرة الخطر وتحمل التبعة.. وهي مسؤولية موضوعية مادية [١]. وبالرجوع الى نص المادة ١٧ من اتفاقية وارسو [٢] والخاصة بمسؤولية الناقل عن الاضرار التي تصيب المسافر نجد انها وضعت ثلاثة شروط لقيام مسؤولية الناقل عن الاضرار التي تصيب المسافرين وهي :

اولا: ان يكون الضرر او الاخلال بضمان السلامة ناتجا عن حادث.

وثانيا: ان يقع الحادث خلال فتره زمنية معينة.

وثالثا: ان ينتج عن الحادث ضرر يصيب المسافر.

الشرط الاول: ان يكون الضرر قد نشأ عن حادث.

يقصد بالالتزام بضمان السلامة: أن يلتزم الناقل الجوي بتوصيل المسافر الى نقطة الوصول المتفق عليها سليما معافى[٣]، اي لم يصب بإي اذى بسبب الحادث، ولم تحدد اتفاقية المقصود بالحادث؛ مما اثار اختلافا في الفقه والقضاء؛ حيث يذهب الفقه الى تعريف الحادث بأنه: "كل تأثير فجائي لعامل خارجي على انسان" [٤] ويذهب فريق اخر الى تعريف الحادثه بأنه هو: " كل واقعة تحدث نتيجة لعامل خارجي ومستقل عن ارادة الناقل وتابعية [٥] .

---

(٢) د. محمدين ،جلال وفاء، المرجع السابق، ص ٢١٨ وما بعدها.

(٣) تنص المادة ١٧ من اتفاقية وارسو على انه:" يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة او جرح او أي اذى بدني اخر يلحق بالمسافر اذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة او في اثناء اية عملية من عمليات صعود المسافرين او نزولهم" .

(١) د.العريني، محمد فريد، القانون الجوي، المرجع السابق، ط٢٠٠١ ص١٨٧. وقد قضت محكمة التمييز الاردنية بان مسؤولية الناقل هي مسؤولية ناشئة عن الالتزام بكفالة السلامة،والمقصود بكفالة السلامة هو التزام الناقل بايصال المسافر الى غايته سليما معافا من أي اذى يلحق به. قرار رقم ١٩٨٦/٣٩١ منشور في مجلة نقابة المحامين الاردنيين العدد التاسع ٩ ، ص ٣٠٩ .

(٢) د. محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص٢٨٧.

(٣) د.رضوان، ابو زيد، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، ط ١٩٩٩ ،ص٣٠٨ .

وقد انتقد هذا التعريف لانه يفرق بين العوامل المستقلة وغير المستقلة عن ارادة الناقل الجوي او تابعيه؛ لما لها من اهمية عند تطبيق احكام الاتفاقية[١]. وبما ان مسؤولية الناقل الجوي عن خطأ قائد الطائرة هي مسؤولية قائمة، او تبرئ ذمته من المسؤولية؛ لان الحادث كان خارجا عن ارادته هو وتابعوه، لهذا فإن المعنى الراجح للحادث عند الفقهاء هو:" كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث اصلها باستغلال الطائرة" [٢].

بناءً على التعريف السابق فإن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً عن أي حادث غير مرتبط بعملية النقل بكافة مراحلها مثل اعتداء راكب على ركاب اخر .

لكن بروتوكول مونتريال لعام ١٩٦٦ وبروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ لم يأخذ بالمقصود بالحادث كما في اتفاقية وارسو؛ حيث ذهب الى اعتبار كل الاسباب المؤدية للضرر سواء اكانت مرتبطة باستغلال الطائرة ام لا . وجعلت الناقل مسؤولا عن تعويض الاضرار التي تلحق المسافر[٣] .

وعلى أساس هذا المفهوم فقد قررت المحكمة العليا لولاية نيويورك في حكمها الصادر في قضية "ماريان هرمان" ضد شركة الخطوط الجوية العالمية (TWA) اعتبار الناقل الجوي مسؤولا عن تعويض الاضرار التي لحقت بالمدعية وفقا لاتفاق مونتريال؛ وذلك لقيام احد الفدائيين الفلسطينيين سنة عام ١٩٧٠ باجبار قائد الطائرة على تغيير مسارها، والهبوط في صحراء الاردن بدلا من الهبوط في مطار اللد الاسرائيلي [٤]

---

(٤) د. بريري، محمود، المرجع السابق، ص١١٣.

(٥) د. ربضي، عيسى، المرجع السابق، ص١٤٧ .

(١) د.خالد، عدلي امير،المرجع السابق، ط ١٩٩٨، ص ٧٢ .

(٢) د. زاهر، فاروق، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، جامعة القاهرة ١٩٨٥ –ص٣٣١ .

الشرط الثاني: ان يقع الحادث اثناء فترة زمنية معينة.

تبدأ مسؤولية الناقل الجوي من وقت بدء الناقل في تنفيذ الالتزامات التي يرتبها عقد النقل في ذمته(١). وقد نصت اتفاقية وارسو على ضرورة وقوع الحادث على متن الطائرة او اثناء صعود او نزول المسافرين(٢). أي ان الفترة الزمنية لا تقتصر على فترة تحليق الطائرة بالجو فحسب، وانما تشمل ــ ايضا ــ عمليات صعود المسافرين ونزولهم. ولم تبين اتفاقية وارسو المقصود بعبارة عمليات صعود المسافرين او نزولهم (٣) .

وقد ثار خلاف كبير في الفقة والقضاء حول مدى تحديد المقصود بعمليات الصعود والنزول، ويذهب الفقه الراجح الى ان الفترة الزمنية التي يكون فيها الناقل مسؤولا عن سلامة المسافرين تبدأ من اللحظة التي يغادر فيها المسافر تحت امرة الناقل الجوي، او احد تابعيه القاعة المعدة لتجمع المسافرين للتوجه الى الطائرة المعدة لنقله(٤)، ويستمر هذا الالتزام الى لحظة وصول المسافر الى مباني المطار الوصول (٥). وهذا ما اخذت به محكمة التمييز الاردنية عندما بينت المقصود بعمليات صعود المسافرين؛ حيث جاء في قرار لها: تشمل عمليات الصعود الى متن الطائرة اللحظة التي يغادر فيها المسافر مباني مطار القيام وتطأ قدمه ارض المطار متوجها الى الطائرة وصعوده على متنها. بينما تشمل عمليات الهبوط من متن الطائرة اللحظة التي ينزل منها من على سلم الطائرة واجتيازه ارض المطار حتى دخوله مباني مطار الوصول.

---

(٣) د.خالد، عدلي امير، المرجع السابق، ط ١٩٩٨، ص ٧٢ .

(٤) المادة ١٧ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ .

(٥) د.العريني، فريد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص١٩٧ .

(١) وقد قضت محكمة ليون الفرنسية في قرار لها بأن مسؤولية الناقل الجوي لا تنعقد عن الحادث الذي يتعرض له المسافر وهو يتجول في ردهة المطار لان هذه الردهة مفتوحة للاستعمال من قبل جمهور المتواجدين عامة وهي تخضع لادارة مستغل المطار وليس لادارة الناقل . اشار اليه د. الياس حداد ص١٨٣.

(٢) د. محمدين، جلال وفاء، دروس في...، ١٩٩٢، المرجع السابق، ص٢٨٨ .

فلا تشمل فترة ما قبل دخول المسافر مطار القيام او بعد دخوله مباني مطار الوصول عمليات الصعود والهبوط طبقا لاتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ [١] .

وحسنا ما أخذت به المحكمة؛؛ لان اللحظة والمكان الذي يكون فيه المسافر قبل دخول مطار القيام لا تكون محفوفة بمخاطر الطيران؛ لذا يجب الا يتحمل الناقل ما يحدث خلال هذه الفترة او المكان. وكذلك الامر بالنسبة للحظة مغادرة المسافر الطائرة ووصوله مطار القيام حيث تكون مخاطر الطيران قد انتهت. اما الفترة التي يكون فيها المسافر تحت امرة الناقل ورعايته والتي تتم من لحظة وجوده في مطار القيام الى لحظة وصوله مطار الوصول فيها بالطبع محفوفة بمخاطر الطيران.. بالاضافة الا ان المسافر يكون تحت رقابة الناقل ورعايته.

اما فيما يتعلق بنقل المسافرين من المدينة الى مطار الاقلاع او من مطار الهبوط الى المدينة هل تنعقد مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تلحق بالمسافرين خلال هذه الفترة ؟ أي هل تعتبر من ضمن الفترة التي تسري فيها مسؤولية الناقل الجوي ؟.

يذهب الفقه الراجح الى ان نقل المسافر من المدينة الى مطار القيام او بالعكس لا يدخل ضمن الفترة الزمنية التي تسري فيها احكام الاتفاقية على الناقل الجوي، وانما يخضع لاحكام النقل البري السائده في الدول التي وقع فيها الحادث؛ لان المسافر يكون خلال هذه الفترة بعيداً عن مخاطر الطيران [٢].

الشرط الثالث : ان ينتج عن الحادث ضرر يصيب المسافر.

(٣) تمييز حقوق رقم ٤٨٤ لسنة ١٩٨٧ مجلة نقابة المحامين الاردنيين، ١٩٩٠ ص ٤٧٣ .

(١) د.حداد، الياس، المرجع السابق، ص ١٨٣ .

إن توافر الشرط الاول والشرط الثاني لا يكفي لتحقق مسؤولية الناقل الجوي.. اذ يجب ان يلحق المسافر ضرر من جراء هذا الاستغلال [١]. والضرر: هو الاذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقة او في مصلحة مشروعة له[٢].

ولم تبين الاتفاقية المقصود بالضرر، كما انها لم تبين نوع الضرر الذي يتعين اخذ الاعتبار عند تقرير مسؤولية الناقل الجوي. والرأي مستقر على وجوب الرجوع الى القوانين الوطنية وتطبيق الحلول التي تقضي بها في هذا الصدد[٣] .

وقد اشار القانون المدني الاردني الى عناصر التعويض عن الضرر عموما.. ومنه الضرر الناشئ عن الاخلال بالتزام عقدي في نصوص متفرقة دون ان يبين مفهوم الضرر.. مثل نص المادة ٣٦٠ والذي ينص على انه :" اذا تم التنفيذ العيني او اصر المدين على رفض التنفيذ حددت المحكمة مقدار الضمان الذي تلزمه المدين، مراعيةً في ذلك الضرر الذي اصاب الدائن والعنت الذي بدأ من المدين". كما تقضي المادة ٣٦٣ بأنه:" اذا لم يكن الضمان مقدرا في القانون او في العقد فالمحكمة تقدرة بما يساوي الضرر الواقع". وبما ان النصين السابقين لم يبينا المقصود بالضرر بشكل واضح؛ لذا فإنه الضرر الناشئ عن التزام عقدي وهو يشمل الضرر المباشر والمتوقع وهو على ثلاث انواع الضرر المادي والمعنوي والجسدي[٤]. وقد اكد المشرع الاردني على الضرر الادبي في المادة ٢٦٧ حيث نصت:" يتناول حق الضمان الضرر الادبي....". وان كان النص السابق يتعلق بالمسؤولية التقصيرية، الا انه لا يمنع من تطبيقه في نطاق العقد لاتحاد العلة [٥] .

---

(٢) د.العريني، فريد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص١٩٨ .

(٣) د. ربضي، عيسى، المرجع السابق، ص٩٩ .

(٤) د. العريني، فريد، القانون الجوي النقل الجوي..، المرجع السابق، ص١٩٨ .

(١) د. السرحان، عدنان ود. خاطر، نوري، المرجع السابق، ص ٣٢٣ .

(٢) د. السرحان، عدنان ود. خاطر، نوري، المرجع السابق، المرجع السابق، ص ٣٢٤ .

وبما ان مسؤولية الناقل الجوي حسب قواعد القانون المدني الاردني مسؤولية عقدية، فلا مجال لتعويض المتضرر الا عن الضرر المتوقع، الا اذا كان الضرر ناتجا عن غش الناقل او خطئه الجسيم، ففي هذه الحالة تطبق قواعد المسؤولية التقصيرية.. أي ان الناقل يسأل عن الضرر غير المتوقع ويرجع تحديد مدى التوقع الى ما يمكن ان يتوقعه الشخص العادي (١).

المسؤولية في نقل المسافرين في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

تنص المادة ١/١٧ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل المسافرين بقولها :"١- يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأفي حالة وفاة المسافر او تعرضه لاصابة جسدية، بشرط ان تكون الحادثة التي سببت الوفاة او الاصابة قد وقعت على متن الطائرة ، او اثناء أي عملية من عمليات صعود المسافرين او نزولهم ".

كما تبين المادة ٢١ /١ من الاتفاقية نفسها انه في حالة لم تتجاوز الاضرار التي تصيب المسافر في حالة الوفاة او تعرضه لاي اصابه جسدية مبلغ ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب فليس للناقل ان ينفي مسؤوليته ا وان يحد منها .

فإذا كان مجموع التعويضات التي يطالب بها المضرور لا تتجاوز ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة، فإن اساس المسؤولية هنا يكون موضوعياً. اما اذا تجاوز مبلغ التعويضات عن١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة فإن مسؤولية الناقل هنا تقوم على اساس الخطأ المفترض، كما بينت المادة ١/٢١ من الاتفاقية ان الناقل لا يكون مسؤولا اذا تجاوز مقدار الضرر عن ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب اذا اثبت ما يلي:

اولا: ان الضرر لم ينشأ عن الاهمال او الخطأ او الامتناع منه او من تابعيه او وكلائه.

---

(٣) المرجع السابق، ص ٣٢٤ .

ثانيا: ان الضرر يعود فقط الى اهمال او خطأ او امتناع من جانب الغير .

ان امر الإثبات بالنسبة للناقل الجوي في هذه الحالات اسهل بكثير من ان يثبت انه وتابعوه قد اتخذوا التدابير والاحتياطات الضرورية لتلافي وقوع الضرر، او كان من المستحيل عليهم اتخاذها عندما كانت مسؤوليته تقوم على اساس الخطأ المفترض في جانبه، وهذا يبين ان الاتفاقية قد خففت من حدت الإثبات المفروضة على الناقل ليتخلص من المسؤولية عندما يتعلق الامر باضرار تزيد قيمتها على ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة [١].

مسؤولية الناقل الجوي عن نقل المسافرين في قانون الطيران المدني الاردني.

لقد احال قانون الطيران المدني الاردني لسنة١٩٨٥ مسؤولية الناقل الجوي عن نقل المسافرين الى اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها.. وذلك في المادة ١٢٢ منه، والتي تنص على انه :" ا- تطبق احكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢ تشرين الاول ١٩٢٩والاتفاقيات الاخرى المعدلة والمكملة لها، والتي انضمت اليها المملكة والمنشور في ذيل هذا القانون، وذلك فيما يتعلق بنقل الاشخاص والبضائع والامتعة بطريق الجو".

أي ان قانون الطيران المدني قد جعل اتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها هي التي تحكم ما ينشأ من مسائل ونزاعات تتعلق بالنقل الجوي في نقل الاشخاص، ولكن بشرط ان تكون المملكة قد انضمت اليها [٢] .

المطلب الثاني

المسؤولية في نقل البضائع والامتعة المسجلة

---

(١) د. حداد، الياس، القانون الجوي، المرجع السابق،ص١٧٨ .

(١) وقد انضمت اليها الاردن في عام ١٩٨٥ .

يقصد بالبضائع والامتعة المسجلة: كل ما سلم للناقل الجوي بقصد نقله وتم تحرير استمارة او خطاب نقل عنه[١] .

ولكن اذا هلكت البضائع او اصيبت بضرر اثر على قيمتها اوجودتها او اذا ضاعت البضاعة ولم يستطيع الناقل اعادتها الى المرسل، فعلى من تقع تبعة هلاك البضاعة او تلفها او ضياعها؟

حسمت اتفاقية وارسو هذا الموضوع وذلك عندما القت على عاتق الناقل الجوي الالتزام بضمان المحافظة على البضاعة، فإن اخل بهذا الالتزام افترض وقوع الخطأ من جانبه وانعقدت مسؤوليته[٢] .

الا اذا اثبت انه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر، او كان من المستحيل عليهم اتخاذها [٣]او إثبات ان الضرر الذي لحق البضاعة يرجع الى عيب ذاتي فيها او الى خطأ المرسل اليه [٤] .

وهو التزام ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات، أي يفترض خطأه ما لم ينجح في اقامة الدليل على انتفائه [٥] .

---

(٢) د. القليوبي ،سميحة، المرجع السابق، ص١٩٨.

(٣) المادة ١٨ من اتفاقية وارسو والتي تنص على انه :" ١- يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة تحطم او ضياع او تلف امتعه مسجلة او بضائع اذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت اثناء النقل الجوي " .

(١) المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ .

(٢) د. العريني، فريد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص ١٩٩ .

(٣) د. العريني، محمد فريد، ود. الفقي، محمد السيد، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية ، ط ٢٠٠٣، ص٥٧٣

وعندما يقوم الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل الجوي يقتضي ان يقوم بنقل هذه الاشياء من بضائع وامتعه سليمة خاليه من أي عيب ينشأ عن عمليات النقل الجوي سواء أكان تلفاً ام هلاكاً جزئياً او كلياً اوضياع هذه الاشياء اثناء النقل الجوي (١) .

وتقيم اتفاقية وارسو قرينة قابلة لإثبات العكس مفادها: ان الضرر الحاصل اثناء هذه الفترة يفترض قد تم خلال فترة النقل الجوي (٢) .

ومما لا شك فيه ان البحث عن تكييف الالتزام بضمان المحافظة على البضاعة الذي وضعته اتفاقية وارسو سيكون عديم الفائدة؛ لان مسؤولية ناقل البضاعة اصبحت فيما بعد مسؤولية موضوعية لا تؤسس على فكرة الخطأ.وان افتراض خطأ الناقل هو أو تابعوه يتفق ومقتضيات العدالة؛ لان تكليف المرسل او المرسل الية بإثبات خطأ الناقل يؤدي الى الاجحاف والظلم للمرسل او المرسل اليه؛ إذ ان المرسل او المرسل اليه بعيدا عن البضاعة؛ لانها في حوزة الناقل، والناقل اقدر على كشف سبب هلاك البضاعة او تلفها او ضياعها من المرسل او المرسل اليه (٣) .

شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب البضاعة.

يتضح من نصوص اتفاقية وارسو انه لا بد من توافر شروطاً لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي وهي:

١- ان يكون هناك ضرر.

---

(٤) السيد. غطاشه، احمد،المرجع السابق، ص١٧٢ .

(٥) تنص المادة ٣/١٨ من اتفاقية وارسو على ما يلي " لا تتضمن مدة النقل بطريق الجو أي نقل بري او بحري او نهري يحدث خارج المطار ومع ذلك اذا حدث مثل هذا النقل تنفيذا لعقد النقل الجوي بقصد التحميل او التسليم او النقل من طائرة الى اخرى فإن اي ضرر يحدث يفترض فيه انه قد نجم عن واقعة حدثت خلال النقل بطريق الجو ما لم يثبت عكس ذلك " .

(١) د. العريني، محمد فريد .ود. الفقي، محمد السيد، المرجع السابق، ص ٥٧٤ .

٢–ان يكون هناك واقعة او حادثة ادت ال وقوع الضرر .

الشرط الاول: ان يكون هناك ضرر

تنص المادة ١٨ من اتفاقية وارسو على انه :" يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك البضاعة او الامتعة المسجلة او ضياعها او تلفها متى حدثت الواقعة التي تولد عنها الضرر خلال فترة النقل الجوي" .

حسب النص السابق تنطبق احكام اتفاقية وارسو في حالة هلاك او ضياع او تلف الامتعة المسجلة او البضائع، و يقصد بالتلف: أي عطب في مادة البضائع او الامتعة يؤثر على قيمتها بحسب الاستعمال الذي اعدت له، اما الضياع فهو اختفاء البضائع او الامتعة وعدم تمكن الناقل من الحصول عليها. واما التعييب فهو العوار الذي يلحق البضاعة او الامتعة بيد انه لايؤثر على استخدامها فيما اعدت له [١] .

وبناءاُ على هذا يكون الناقل الجوي مسؤولا في هذه الحالات عن الاضرار التي تلحق بامتعة المسافرين او ببضائع الشاحنين، سواء أكان الهلاك جزئيا او في حالة الفقد او الخطأ في التسليم وعن أي تلف يصيب البضاعة ويؤثر في قيمتها، او على استعمالها على النحو الذي اعدت له[٢] .

وعليه يكون الناقل هنا مسؤولا عن الاضرار الناجمة عن نفوق الحيوانات بسبب انتشار عدوى او ضياع البضاعة بسبب سرقتها [٣] .

الشرط الثاني :الواقعة او الحادثة المؤدية الى وقوع الضرر.

---

(٢) د. الفقي، عاطف السيد، المرجع سابق ، ص١٣٠ .

(١) د.العريني، محمد فريد ود. دويدار، هاني،المرجع السابق، ص١٧٠ .

(٢) د. الفقي، محمد عاطف، المرجع السابق، ص١٢٤.

يقصد بالواقعة: كل سبب يمكن ان يؤدي الى حدوث الضرر سواء أكان متصلا بعملية النقل ام لا[١]. والتوسع في هذا المعنى راجع الى ان الناقل له كامل السيطرة والهيمنة على البضائع المراد نقلها. ومما يجب الاشارة اليه ان اصطلاح الواقعة مرادفٌ لمصطلح الحادثه[٢] وهو الرأي الراجح فقها وقضائا [٣].

وقد بينت المادة ١٨ /١ من الاتفاقية الفترة الزمنية التي يسأل الناقل فيها عن الضرر الذي يصيب البضاعة، ولكن متى تبدأ ومتى تنتهي هذه الفترة ؟.

تجيب المادة ٢/١٨ عن هذا السؤال اذ نصت على ان : "النقل الجوي يتضمن المدة التي تكون فيها الامتعة المسجلة او البضائع في حراسة الناقل، سواء كان ذلك في المطار او على متن الطائرة او في أي مكان اخر عند الهبوط خارج المطار".

ثم جاءت الفقرة الثالثة من المادة ١٨ من اتفاقية وارسو بالنص على انه:" لا تشمل فترة النقل الجوي أي نقل بري او بحري او نهري تم خارج المطار، على انه اذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن او التسليم او الانتقال من طائرة الى اخرى، يفترض ان الضرر قد نجم عن حادثة قد وقعت خلال النقل الجوي الى ان يثبت العكس ".

يتبين من خلال النصوص السابقة ان المعاهدة تربط بين المسؤولية والحراسة، فيظل تسليمها الى المرسل اليه في مطار الوصول؛ لذا يكون مسؤولا عنها وعما يصيبها من انواع الضرر[٤].

---

(٣) د.محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص١٥٩ .

(٤) الذي تم النص عليه في المادة ١٧ من اتفاقية وارسو الخاص بالالتزام بضمان سلامة المسافرين.

(٥) د. العريني، فريد، القانون الجوي النقل الجوي....، المرجع السابق، ص٢٠١

(١) د.ابادير، رفعت، القانون الخاص الجوي المغربي ، ط ١٩٧٨ ، دون دار نشر ، ص ١٧٨ وما بعده

ويبقى الناقل مسؤولا عن تلف البضاعة او ضياعها ما دامت موجودة في حراسته؛ لان الامتعة والبضائع تكون تحت سيطرته وفي رعايته، ومن السهل عليه صيانتها ومعرفة سبب تلفها او ضياعها. وتعتمد الاتفاقية عند تحديدها لفترة النقل الجوي بوضع البضاعة والامتعة تحت حراسة الناقل، وان تكون هذه الحراسة واقعة في المجال الجوي وحدة؛ لذا يلزم لقيام هذه الفترة توافر شرطين مهمين :

الاول :ان تكون البضائع والامتعة المسجلة في حراسة الناقل؛ حتى يفهم وجه تحقق مسؤوليته عما يصيبها من هلاك او ضياع او تلف نتيجة تقصير من جانبه، او من جانب احد تابعية فيما يقع عليهم من واجب المحافظة عليها وحراستها.

الثاني: ان تكون هذه الحراسة متحققة في مجال المرحلة الجوية متى تم اخضاع مسؤولية الناقل الجوي لنظام المسؤولية الخاص المقرر في اتفاقية وارسو(١).

وسواء أكانت هذه الحراسة على متن الطائرة او في مطار من المطارات او في حالة اظطرار الطائرة للهبوط خارج المطار. فإذا توافر هذان الشرطان يمكن اعتبار الضرر حاصلاً في فترة النقل، وخاضعا للمسؤولية والتعويض عنها وفقا لاحكام الاتفاقية (٢) .

وعلى هذا فإن الناقل الجوي يكون مسؤولا في حالة نقل البضائع والامتعة في الفترة التي تمتد منذ استلام الناقل الجوي البضاعة في مطار القيام الى حين تسليمها الى المرسل اليه في مطار الوصول. فإذا تحقق سبب الضرر خلال هذه الفترة عُد الناقل الجوي مخـــلا بالتزامـــه بالمحافظة على البضاعة، وانعقدت مسؤوليته وفقا لاحكام الاتفاقية .

اما في حالات الضرورة، مثل الهبوط الاظطراري خارج المطار، يكون الناقل ايضا مسؤولا حسب ما سبق عما يلحق البضاعة والامتعة من اضرار ما دام ان الضرر قد نشأ عن حدث

---

(٢) د. العريني، فريد، القانون الجوي النقل الجوي....، المرجع السابق، ص٢٠٢ .

(١) د.العريني، محمد فريد، ود.الفقي، محمد السيد، المرجع السابق، ص٥٧٦ .

تحقق اثناء او بعد الهبوط الاظطراري.. بريا كان ام نهريا ام بحريا، طالما نشأ عن النقل الجوي او كان بسببه (١) .

ويخرج من نطاق فترة النقل الجوي ـــ وبالتالي نطاق تطبيق اتفاقية وارسو ـــ كل ضرر يصيب البضاعة والامتعة باي بسبب قبل دخول البضاعة مطار القيام، او بعد خروجها من مطار الوصول او نقلها بطريق غير جوي في حالة الهبوط الاظطراري خارج احد المطارات؛ لان الضرر يكون ناشئا عن نقل بري لا جوي، حتى لو كانت في حراسة الناقل، والضرر في هذه الحالة يخضع الى نظام المسؤولية في القانون الداخلي والمتعلق بنوع النقل (٢) .

ولما كانت هناك صعوبة بالغة في إثبات اللحظة التي نجم فيها الضرر عن الحادثة هل هي اثناء النقل البري أم النهري ام البحري أم اثناء دخول البضاعة مطار القيام؟. وضعت اتفاقية وارسو قرينة قانونية بسيطة مؤدها: ان الضرر يفترض انه نجم عن حادثة وقعت اثناء النقل الجوي (٣) .

وعليه لا يتعين على المسافر او الشاحن إثبات ان الضرر نجم عن حادثة وقعت إذا وصلت البضاعة والامتعة مطار القيام وهي في حراسة الناقل الجوي؛ كي يثبت مسؤوليته وفقا لاتفاقية وارسو. ويكون عبء الإثبات على الناقل الجوي ان اراد دفع المسؤولية بإثبات ان الواقعة

---

(٢) د. العريني ، محمد فريد.و د. الفقي، محمد السيد ، المرجع السابق ،ص ٥٧٦ .

(٣) د.خالد، عدلي امير، عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ص٧٠.

(١) المادة ١٨ /٣ من اتفاقية وارسو والتي تنص على انه :" لا تتضمن مدة النقل الجوي أي نقل بري او بحري او نهري يحدث خارج مطار القيام ، على انه اذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن او التسليم او النقل من طائرة الى اخرى فإن كل ضرر يحدث يفترض فيه انه قد نجم عن حادثه وقعت خلال النقل الجوي ما لم يقم الدليل على عكس ذلك " .

وقعت اثناء النقل البري او البحري او النهري وقبل دخول البضاعة او الامتعة مطار القيام [١].

المسؤولية عن هلاك او تلف الامتعة او البضائع في قـانون الطيـران المـدني الاردني

لقد احال قانون الطيران المدني الاردني لسنة ١٩٨٥ مسؤولية الناقل الجوي في حالة هلاك او تلف الامتعه او البضائع الى اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها، في المادة ١٢٢ منه، والتي تنص على انه:" ا- تطبق احكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢ تشرين الاول١٩٢٩ والاتفاقيات الاخرى المعدلة والمكملة لها، والتي انضمت اليها المملكة.. والمنشور في ذيل هذا القانون، وذلك فيما يتعلق بنقل الاشخاص والبضائع والامتعة بطريق الجو " .

أي ان قانون الطيران المدني قد جعل اتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها هي التي تحكم ما ينشأ من مسائل ونزاعات تتعلق بالنقل الجوي في حالة نقل البضائع والامتعة. لكن بشرط ان تكون المملكة قد انضمت اليها.

المطلب الثالث

مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

إن عامل كسب الوقت واحدٌ من أهم العوامل التي لا يستقيم النقل الجوي بدونها؛ لأن مستعملي الطائرات ــ وإن كانوا يرجون الراحة والسلامة ــ يرجون ايضاً ميزة السرعة التي تنفرد بها هذه الوسيلة من النقل عن غيرها من الوسائل.. إذ أن الطائرة هي التي يتم من خلالها نقل

(٢) د. خالد، عدلي امير، عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ص٧٦ .

المواد السريعة التلف أو نقل مريض لإجراء علاج سريع أو نقل رجال الأعمال لإبرام صفقات تجارية مهمة تعتمد على الوقت. إذ ان الوقت أهم ما ينشده قاصدو المركبات الهوائية. وإذا كان من الطبيعي أن يقع على عاتق النقل الجوي الالتزام باحترام مواعيد النقل بحيث يتعين مسائلته إذا ما أخل بهذا الالتزام على نحو يؤدي إلى إلحاق ضرر بالمسافرين أو الشاحنين .

حيث يعتبر التزام الناقل هنا التزاما ببذل عناية ، أي التزام الناقل بالنقل في الميعاد المعقول ويتعين على المضرور ان يثبت ان عدم التنفيذ في الميعاد المعقول راجعا الى خطأ الناقل [١] .

المسؤولية عن التأخير في اتفاقية وارسو

تقرر مبدأ المسؤولية في اتفاقية وارسو ليلقي على كاهل الناقل الجوي التزاما بالنقل في الميعاد والا اصبح مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بالمسافر او الامتعه او البضائع نتيجة اخلاله بهذا الاتزام، والالتزام بالنقل في الميعاد كالالتزام بسلامة المسافر. وكما ان الالتزام بالمحافظة على البضائع والامتعة مضمون ببذل العناية، وعلى الناقل ان يقيم الدليل على انه قام ببذل درجة من العناية الواجبة، كذلك نظام المسؤولية في الاتفاقية يقوم على افتراض الخطأ في جانب الناقل بمجرد وقوع الضرر[٢]؛ لذا يكون من الطبيعي ان يقع على عاتق الناقل الجوي التزامٌ باحترام مواعيد النقل. فإن اخل بذلك تعين مساءلته عن الاضرار التي تلحق بالمسافر او مرسل البضاعة، وهذا ما اشارت اليه المادة ١٩ من اتفاقية وارسو، حيث نصت على ان :" يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجوي".

---

(١) د. خالد، عدلي امير، عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ص٧٦ .

(١) د. زاهر، فاروق، المرجع السابق، ص٣٥٧ وما بعدها .

لقد اقامت المادة ١٩ من الاتفاقية قرينة على مسؤولية الناقل الجوي بمجرد وقوع الضرر الناجم عن التاخير في النقل ، كما ان المادة السابقة لا تجعل التعويض يستحق تلقائيا بمجرد حصول التاخير في النقل ــ كما هو في اتفاقية برن للنقل بالسكك الحديدية ــ بل يجب ان يثبت المدعي ان ضررا ما قد لحق به بسبب التاخير في النقل (١).

ويلاحظ على نص المادة ١٩ أنه جاء بحكم عام يشمل نقل المسافرين ونقل البضائع على حد سواء. كما يلاحظ عليه أنه لا يرتب مسؤولية الناقل الجوي عن مجرد التأخير في تنفيذ عقد نقل.. وإنما عن الضرر الذي ينجم عن هذا التأخير؛ أي أن التأخير بحد ذاته لم يشكل ضرراً أو إضراراً بالمسافرين أو الشاحنين وإنما يمثل مصدراً لهذا الضرر. فلو أن المرسل إليه استطاع بيع البضاعة بالرغم من تأخير وصولها بالسعر ذاته فيما لو لم يحدث تأخير فلا مجال لإثارة مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير (٢).

اما إذا حدث عن التأخير ضرر أصاب الشاحن أو المسافر ــ كالتأخير في وصول مريض لإجراء عملية طارئة ــ فيكون الناقل هنا مسؤولاً بسبب تحقق الضرر.. لذلك لا بد للتمييز بين امرين لإمكان إثارة مسؤولية الناقل الجوي (٣) .

الاول: الاتفاق مسبقا على مواعيد محددة لإنجاز النقل.

هنا يكون التزام الناقل الجوي بتنفيذ النقل في الميعاد المتفق عليه التزماً بتحقيق نتيجة يفترض فيه خطأ الناقل..فبمجرد حدوث التأخير تتقرر المسؤولية، ولا يستطيع الناقل الجوي دفع تلك

---

(٢) المرجع السابق، ص ٣٥٨ .

(٣) د. فخري، رفعت، الوجيز في القانون الجوي ،١٩٩٩ ، دون دار نشر ، ص١١٩ ،. ود. دويدار، هاني، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر،طبعة ٢٠٠٠ ، ص٢١٥.

(١) د. دويدار، هاني ، المرجع السابق، ط ٢٠٠٠ ، ص٢١٥.

المسؤولية إلا بإثبات اتخاذه كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها [١].

الثاني: عدم الاتفاق المسبق على مواعيد محددة لإنجاز النقل.

لا يكون الناقل هنا حراً من كل قيد في إنجاز النقل، وإنما يبقى في فترة زمنية معقولة.. أي المواعيد التقريبية المعقولة، وهو التزام ببذل عناية هنا وليس بتحقيق نتيجة [٢] .

شروط انعقاد المسؤولية عن التأخير في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩

الشرط الاول : وقوع تأخير في النقل

يُنشئ عقد النقل الجوي التزاما على عاتق الناقل يتمثل في تنفيذ عقد النقل في مدة معينه، حيث ينشأ التأخير في النقل اذا تجاوز الناقل هذه المدة فإنه يكون مسؤولا[٣]؛ لان القاعدة العامة ان الناقل لا يكون حرا في تنفيذ النقل متى شاء، بل هو يلتزم بتنفيذه في ميعاد معقول اتجهت اليه ارادة الطرفين [٤].

وقد أصبح مبدأ المسؤولية عن التأخير الذي قررته المادة ١٩ من الاتفاقية مركزاً للصراع بين المصالح المتعارضة والمتباعدة لمستعملي الطائرات والناقلين الجويين، فبينما يرغب الأولون

---

(٢) د. فخري، رفعت ،الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص١٣٥ ، ود. العريني ، محمد فريد، المرجع السابق ، ص١٢٠.

(٣) د. العريني، محمد فريد ، القانون الجوي، المرجع السابق ، ص١٢٠.

(٤) وقد اعتبرت محكمة استئناف باريس وصول البضاعة متأخرة ١٧ يوما عن اليوم المحدد للطيران وعدم تناسب ذلك مع ميزة السرعة التي يتمتع بها النقل الجوي سببا لتحقق مسؤولية الناقل الجوي .استئناف باريس= =١٤ /١١/١٩٧٥ المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٧٥ ص ٦٠ مجلة النقض ص ١٩٩٢ ص ٦٩٤ . اشار اليه د. الياس حداد، المرجع السابق، ص١٩٠ .

(١) د.زاهر، فاروق، المرجع السابق، ص٣٥٩ .

في تعويضهم دوماً بقدر المستطاع في أغلب الحالات، يرغب الناقلون في دفع أقل تعويض ممكن عن طريق التنصل من المسؤولية في الغالب العام[١].

وقد عمل القضاء جاهداً على حسم هذا الصراع والتوفيق بين المصالح المتعارضة لكل من الطرفين.. فذهبت بعض الأحكام الى تقدير صحة مثل هذه الشروط؛ أي عدم التزام الناقل في موعد محدد للنقل، وأن ساعات الرحيل المعلنة في الجداول لا تعتبر جزءاً من العقد، وأنها مؤشر تقريبي يتوسط الوقت الذي يستغرقه الناقل طالما لم يرجع التأخير الى خطأ جسيم من جانب الناقل[٢]. بينما ذهبت غالبية الأحكام الى اتجاه آخر مفاده عدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل بشرط أن لا يؤدي الى اعفائه من المسؤولية عن الاضرار الناتجة عن التأخير غير العادي في النقل[٣].

والباحث لا يؤيد ما أجازة القضاء من جواز إدراج شروط تقضي بعدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل؛ لأن الوقت عامل مهم جداً وكبير في عقد النقل.. فيجب أن تكون هناك مواعيد محددة يلتزم بها الناقل ويلتزم بالتعويض عن الإخلال اذا نتج عنه ضرر للناقل، وأن ساعات الرحيل المبينة في الجداول في عقود النقل يجب أن تعتبر جزءاً من عقد النقل، بخلاف رأي القضاء مع اعتبار أن هذه المواعيد قد يطرأ عليها تأخير أو تعديل مع مراعاة أن يكون التأخير

---

(٢) د. العريني، فريد، القانون الجوي، المرجع السابق ، ص٢٠٩ .

(٣) المرجع السابق، ص٢٠٩.

(٤) وقد قررت محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بمسؤولية الناقل الجوي الذي الغى الرحلة الجوية وهو لا يستفيد من الشرط الموجود في عقد النقل والمتضمن عدم ضمانه للمواعيد /استئناف باريس ٢٦/١٠/ ٢٠٠٠ نقض فرنسي ٦/١٠/١٩٩٢). اشار اليه د. الياس حداد، المرجع السابق، ص ١٩٣ .

أو التعديل طبيعياً ومعتاداً يمكن أن يحدث لكل ناقل جوي، ولأن القول بجواز هذه الشروط يفتح المجال أمام الجميع للتخلص من أحكام الاتفاقية وبالتالي يكون محاباة على مستعملي المركبات الهوائية ولأن ذلك ايضا يخالف النص الآمر في اتفاقية وارسو الخاصة بالمسؤولية عن التأخير .

الشرط الثاني :حدوث التأخير في فترة النقل الجوي

لا يكفي لحدوث التأخير حتى تتحقق مسؤولية الناقل الجوي عنها، اذ يجب ان يكون هذا التاخير محصورا في فتره معينة، وهي اثناء النقل الجوي، واذا كان التاخير خارج فترة النقل الجوي يسأل الناقل عنها. ولكن وفقا لاحكام القانون الوطني الواجب التطبيق. ولقد اشارت المادة ١٩ الى عبارة النقل بقولها :" النقل ....بطريق الجو " دون ان تحدد مفهوما معينا لفترة النقل كما فعلت المادة ١٧ و١٨ من الاتفاقية .

لذا ذهب البعض الى ان الناقل الجوي يسأل عن التأخير الذي يتم اثناء النقل بالمعنى الضيق، أي الفترة ما بين اقلاع الطائرة من مطار القيام الى الهبوط في مطار الوصول، وبالتالي لا تقوم مسؤولية الناقل عن التاخير الذي يحدث قبل وبعد عملية النقل. الا ان الرأي الغالب يرى ان المقصود بالتاخير هو التاخير الذي يحدث اثناء النقل وبمناسبته[(١)]. وان المادة ١٩ قد احالت ضمنا المسؤولية عن التاخير الى المواد ١٧و١٨ من اتفاقية وارسو، واللتين تعرفإن فترة النقل الجوي التي يسري خلالها كل من الالتزام سلامة المسافرين والالتزام بالمحافظة على سلامة البضاعة والامتعه. أي ان الناقل يكون مسؤولا عن أي تأخير يحدث من اللحظة التي يكون فيها المسافر في رعاية الناقل والبضائع والامتعه في حراسته اثناء النقل الجوي[(٢)].

---

(١) د.رضوان، ابو زيد، المرجع السابق، ص ٣٠٥ .

(٢) د.الاسيوطي، ثروت، المرجع السابق، ص ٢٧٦ .

الشرط الثالث: أن يترتب على التأخير في النقل ضرر.

لكي يسال الناقل الجوي عن التاخير لابد ان ينشأ عنه ضرر؛ اذ انه ليس كل تاخير يترتب عليه مسؤولية [١]، لذا يجب ان ينشا عن التاخير ضرر يصيب البضاعة او المسافر. ولم توضح الاتفاقية ما المقصود بالضرر او نوعه، ولكن الراي الراجح مستقر على الرجوع الى القوانين الوطنية [٢].

ويجب ان يثبت المتضرر الضرر الذي لحق به بسبب التاخير، كأن يكون ملزما بحضور اجتماع هام يتعلق بعمله او فوات فرصة توقيع اتفاقية بعقد صفقة مضمونة الربح او الاشتراك بمسابقة دولية[٣]، او عدم وصول جثة مسلم جزائري توفي في فرنسا في الميعاد المتفق عليه مما فوت على اهله اتباع المراسم الدينية في دفنة [٤].

المطلب الرابع

مسؤولية الناقل الجوي عن عمليات القرصنة الجوية

لئن كانت مخاطر الجو التقليدية قد تضاءلت إلى حد بعيد، ومن الممكن حصرها في أضيق نطاق؛ بسبب التقدم السريع والمذهل في تطور صناعة الطائرات، والتطور الهائل في تسهيلات الملاحة الجوية وعلوم الارصاد الجوية، الا انه قد اصبح النقل الجوي منذ بضع

---

(٣) وقد قضي بعدم التزام الناقل بتعويض المرسل اليه عن التاخير في نقل اقمشة من المانيا الى الى الكويت، كان المرسل اليه قد تعاقد مع تاجر على بيعها له بثمن معين وعدل هذا الاخير عن شرائها لتأخر وصولها ، لانه كان في امكان المرسل اليه بيعها لدى وصولها بذات الثمن الذي سبق وان اتفق بيعها به /محكمة الاستئناف العليا- دائرة التمييز -الكويت -القضية رقم ١٩٨١/٢٣٨ تجاري -جلسة ١٩٨٢/٤/٧ . اشار اليه د. محمود الكندري .

(٤) د. العريني ، محمد فريد . ود. الفقي ، محمد السيد، المرجع السابق، ص٢٨٧.

(١) د. خالد ،عدلي امير، احكام دعوى....، المرجع السابق، ص٨٥ .

(٢) د. قطان، مصطفى، مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وطرق دفعها، الطبعة الاولى، ٢٠٠٦، دون دار نشر، ص٤٤ .

سنوات في أواخر الستينيات عرضة لنوع جديد من المخاطر.. يتمثل في اعمال العنف الموجهة ضد الطيران المدني، مثل محاولات اختطاف الطائرات، وتغيير مسارها بالقوة، او في الاعتداءات التي تقع على المسافرين داخل المطارات.

ولقد تزايدت هذه الاعمال مع بداية الستينات بعد ثورة"فيدال كاسترو" في كوبا؛ حيث تعرضت الطائرات المدنية التابعة للولايات المتحدة الامريكية لعدد كبير من عمليات الاختطاف؛فقد بلغت في عام ١٩٦١ خمسين حالة اختطاف توجه بها مختطفوها الى كوبا. وقد ادى ذلك الى تهديد المرفق الجوي بشكل كبير؛ الامر الذي حدا بالعديد من الدول الى مطالبة المنظمة الدولية للطيران المدني باتخاذ التدابير الكفيلة لتامين الملاحة الجوية [١].

وقد تمخضت الجهود في هذا الشأن عن ابرام اتفاقية لاهاي الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في عام ١٩٧٠، واتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الاعمال غير المشروعة ضد امن الطيران المدني عام ١٩٧١. الا انه ــ وعلى االرغم من الحد من اعمال العنف ــ ضل الخوف من وقوع هذه الاعمال قائما [٢] .

ومن الامثلة على الاسباب التي ادت الى وقوع مثل هذه الحوادث احتدام مشكلة الصراع العربي الاسرائيلي، اذ قام رجال المقاومة الفلسطينية باللجوء الى هذه الاعمال لتحقيق مطالبهم.. ففي عام ١٩٦٨ ارتكب ثلاثون حادث اختطاف، ثم تصاعد ليصل في عامي ١٩٦٩و ١٩٧٠ الى اكثر من ٨٠ حادثا، ثم انخفض في عام ١٩٧١، ثم وصل الى ٣٣٩ حادث اختطاف عام ١٩٧٢ [٣] .

---

(٣) د. العريني، محمد فريد . ود. الفقي، محمد السيد، المرجع السابق، ص٥٨٩ .

(١) د. ربضي، عيسى، القانون الجوي، المرجع السابق، ص ١١٧ .

(٢) د. البنا، يحيى، الارهاب الدولي، دار منشأة المعارف، ط ١٩٩٤، ص٥ .

ولم تنص اتفاقية وارسو في نصوصها على اعمال اختطاف الطائرات ولا عن مسؤولية الناقل عن الاضرار الناجمة عنها، والسبب في ذلك؛ ان هذه الاعمال لم تكن معروفة في الوقت الذي شرعت فيه الاتفاقية. ولهذا لابد من الرجوع الى النصوص التي تفسر الاضرار التي تصييب المسافرين، وبالتالي معرفة مدى تطبيقها على الاضرار الناجمة عن عمليات اختطاف الطائرات[١].

الفرع لاول

النطاق الموضوعي لمسؤولية الناقل الجوي الدولي

الضرر النفسي الذي يصيب المسافر من جراء اعمال القرصنة الجوية

لقد حددت المادة ١٧ من اتفاقية وارسو اطار مسؤولية الناقل الجوي حول عمليات نقل المسافرين وقضت بأن الناقل يسأل عن الضرر الحاصل في حالة وفاة او الجرح او اي اذى بدني اخر يلحق بالمسافرين متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة، او في اثناء أي عملية من عمليات صعود او هبوط الطائرة. ولم يكن هناك خلاف حول مسألة النقل بالتطبيق لنص المادة ١٧، وهو امر مسلم به فقهاً وقضاءاً، الا ان بعد ان ظهرت عمليات القرصنة الجوية ثار التسأول حول مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو عن الضرر الذي يلحق المسافر نتيجة الصدمات العصبية او الازمات النفسية التي تصيبه من جراء اختطاف الطائرات؟.

لقد طالب المتضررون من الازمات والالام النفسية الناقل الجوي بالتعويض عن الضرر الذي اصابهم؛ استنادا الى نص المادة ١٧ من اتفاقية وارسو. وذلك بناءا على المقصود من عبارة "أي اذى بدني اخر"، وانها تتسع لاحتواء صور الاذى الاخرى سواءً كانت جسدية ام نفسية ام

(٣) د. ربضي، عيسى، المرجع السابق، ص ١١٧ .

عصبية ام عقلية. في حين تمسك الناقلون الجويون بقصر مسؤولياتهم على الضرر الحاصل في الاذى الجسماني فقط، وفقا لنص المادة ١٧ من اتفاقية وارسو، وانها قاصره فقط على الاذى الجسماني وحده (١) .

وايضاً اختلف موقف القضاء في تحديد المقصود بعبارة " أي اذى بدني اخر ".. فذهبت بعض الاحكام الى الاخذ بالتفسير الموسع لعبارة الاذى البدني الواردة في المادة ١٧ من الاتفاقية، وذهب البعض الاخرالى الاخذ بالتفسير المضيق لها .

لذا تضاربت الاحكام الصادرة في القضاء الامريكي في شأن مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق بالمسافرين من جراء الازمات العصبية والالام النفسية؛ وانقسمت هذه الاحكام بما وصلت اليه من حلول الى رأيين :

الاول: يرفض مسائلة الناقل الجوي بالتطبيق لاحكام اتفاقية وارسو عن الاضرار النفسية والعصبية التي تلحق بالمسافر استقلالا عن الاضرار الجسدية. والثاني: يقر بمسؤولية الناقل الجوي عن هذه الاضرار على وجه الاستقلال.

الرأي الاول: رفض المسؤولية عن الاضرار النفسية والعصبية التي تلحق بالمسافرين استقلالا عن الاضرار الجسدية.

يرى اصحاب هذا الرأي رفض المسؤولية عن الاضرار النفسية؛ على اساس ان النص الفرنسي للاتفاقية يتكلم عن الجرح او أي اذى بدني اخر. ولفظ بدني الواردة بالنص تنصرف الى الاذى الجسماني وحده. ومع ذلك فإنهم يرون مسؤولية الناقل عن التعويض عن الآلام والاضطرابات متى اقترنت باذى بدني متى كانت نتيجة مباشره له. فهي في هذه الحالة من

(١) د. خالد، عدلي امير، عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ص٧١ .

قبيل الاضرار الحاصلة في اذى بدني يلحق المسافر، ويسال عنها طبقا للمادة ١٧ من الاتفاقية[١].

ولقد اكتفى القاضي تايلر(tyler) عند الحكم في قضية(usserlv.swiss airtransbort co.ltd.) بالقول:" من خلال قراءة نصوص الاتفاقية اجد بعض الصعوبة في الزام الناقل بالتعويض عن الاضطرابات والالام النفسية التي لحقت بالمسافر وحدها.. فالنص الفرنسي الرسمي للاتفاقية يتكلم عن الجرح او أي اذى بدني اخر، ولفظة بدني الوارده في النص انما تتصرف الى الاذى الجسماني وحده. "[٢].

كما في احكام اخرى تبين وجهة النظر المتقدمة في عدم المسؤولية عن الاضرار النفسية والعصبية وحدها، ففي قضية(rosmanuvs.t.w.a.) رفض القاضي الزام الناقل بتعويض المسافر عن الاضرار النفسية التي لحقت به من جراء اختطاف الطائرة التي كانت تنقلة من اثينا الى نيويورك، والتي اجبرت على الهبوط في صحراء الاردن؛ حيث بقي محتجزا فيها مع بقية المسافرين ستة ايام متواصلة. وقد كانت حجة القاضي (براتن) في هذه القضية بانه يجب الرجوع الى النص الفرنسي للاتفاقية وتفسير عبارة الاذى بدني. والقانون الفرنسي يميز تمييزا دقيقا بين الاذى البدني والاذى النفسي [٣] .

وما دامت الاتفاقية اقتصرت على ذكر النوع الاول فيكون الناقل الجوي مسؤولا فقط عن الاذى البدني. ويضيف القاضي براتن حجة اخرى.. انه في اغفال اتفاقية وارسو النص على الاذى النفسي على خلاف ما جاء في اتفاقية (برن) [٤]، والتي تقضي بالتعويض عن الضرر

---

(١) د.العريني محمد فريد .ود. الفقي ، محمد السيد ، المرجع السابق، ص٦٦٥ .

(٢) د. خالد، عدلي امير، عقد النقل ....،السابق، المرجع السابق، ص٨٣ وما بعدها .

(١) د.العريني، محمد فريد .ود.الفقي ، محمد السيد، المرجع السابق، ط ٢٠٠٣، ص٦٦٦ .

(٢) وهي اتفاقية خاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية تم تعديلها عام ١٩٩٦.

النفسي بالاضافة الى الضرر الجسدي. وهذا يدل ايضا على قصر المسؤولية على الاذى البدني فقط. وكذلك الامر في اختطاف الطائرة.

اذن الناقل الجوي يلتزم وفقا لاصحاب الاتجاه الاول بالتعويض عن الالام النفسية والاظطرابات العصبية متى اقترنت باذى بدني وكانت نتيجة مباشره له. فهي في هذه الحالة من قبيل الاضرار الحاصلة في حالة اذى بدني، ويسال الناقل عنها طبقا لنص المادة ١٧ من الاتفاقية. واذا ترتبت الاضرار الجسمانية نتيجة الالام النفسية او الازمات العصبية فلا محل للتعويض عن الاضرار البدنية او النفسية في هذه الحالة [١] .

الرأي الثاني: يقر بمسؤولية الناقل الجوي عن هذه الاضرار على وجه الاستقلال.

ان اتجاه القضاء تغير في تحديد مدى مسؤولية الناقل الجوي وبدأ ياخذ بالتفسير الموسع لعبارة "الاذى البدني".. فقد صدرت احكام تميل الى تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن الازمات العصبية والالام النفسية التي يعانيها المسافر، ولو لم تقترن او تترتب على ايذاءات جسمانية. ولعل اول ما تجدر الاشاره اليه هو تراجع القاضي (تايلر) في قضية (هيسرل) ضد الخطوط الجوية السويسرية عن رأيه الذي سبق ان ابداه؛ اذ ذهب الى ان صياغة الاتفاقية باللغة الفرنسية ليس من شانه تقييد القاضي في تحديد معاني الالفاظ المستحدثة، وهي لا تتعدى كونها وسيلة للتعبير عن مقاصدهم في لغة دولية معروفة، وان تفسير نص المادة ١٧ من الاتفاقية ليس في عبارات النص ذاتها او في الاعمال التحضيرية للاتفاقية؛ ما يقطع بقصد مسألة الناقل

---

(٣) د. خالد، عدلي امير، احكام دعوى المسؤولية، المرجع السابق، ص٧٣ .

الجوي على بعض حالات الضرر دون الاخرى او باستبعاد بعض حالات الضرر من نطاق المسؤولية [١].

وقد تبين ان عبارة "الاذى البدني" يمكن تفسيرها على انها تشمل الاضرار النفسية؛ اذ ان دراسات علم وظائف الاعضاء قد كشفت عن الارتباط النفسي بالبدني وتاثير كل منهما على الاخر [٢].

ولقد توالت الاحكام بالصدور متبنية التفسير الموسع لعبارة "الاذى البدني"، فقد اخذ بهذا التفسير القاضي "مدينا" في قضية "اجراي" ضد الخطوط الجوية الامريكية، كما اخذت به ايضا محكمة وسط كاليفورنيا في قضية "كرستال" ضد الخطوط الجوية البرطانية [٣] .

وذهبت ايضا الى ذلك المحكمة العليا في نيويورك في قضية "ميريام هيرمان"، وايضا محكمة جنوب نيويورك في قضية "كار فنكل" ضد الخطوط الجوية الفرنسية، وانتهت الى اتساع عبارة الاذى البدني الى كافة الاظطرابات العصبية والنفسية التي تلحق بالمسافر [٤] .

كما ذهبت محكمة جنوب نيويورك ــ في قضية "كاليش" ضد الخطوط الجوية العالمية ــ الى احقية المدعية في الحصول على تعويض عما اصابها من اضرار نفسية، حتى لو لم يكن هناك اضرار بدنية [٥].

---

(١) د.العريني، محمد فريد .ود.الفقي، عاطف، المرجع السابق، ص٦٧١.

(٢) د.عيسى ربضي، المرجع السابق، ص١٢٢ .

(٣) د. العريني، محمد فريد، ود. محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ١٩٩٨، ص ٤٨٠ .

(١) د. العريني، محمد فريد، ود. محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص ٤٨١ .

(٢) وتتلخص هذه القضية: انه لدى هبوط الطائره التي كانت تقل السيد كاليش في مطار الوصول ، اشتعلت النيران في احد محركات الطائره وراحت صفارات الانذار تدوي بلا انقطاع .... فإذا الهلع والهرج داخل الطائرة واندفع المسافرين نحو ابواب النجاة ... ونتيجة لذلك فقدت المدعية توازنها وسقطت على ارض الطائرة ... وتدافع المسافرين من حولها ومن فوقها يركولونها با قدامهم غير عابئين بها ولا مبالين بها فتملكها الرعب واخذت ترجف وترتعد وتصرخ بلا وعي .

وقد استبان للمحكمة العليا لمقاطعة "وستشتر" ـــ من خلال سماع اهل الخبرة من اساتذة القانون الذين استعانت بهم المحكمة ـــ ان عبارة الاذى البدني "تتصرف بالمفهوم القانوني الفرنسي لها الى كافة الاضرار التي تلحق بالانسان في شخصه ". [١]

الا ان التفسير الموسع هو التفسير الاكثر اتفاقا مع الاسس التي تقوم عليها اتفاقية وارسو واغراضها، واكثر انسجاما مع نصوصها وتعديلاتها السارية وبروتوكولاتها المعدله والمكملة لها[٢].

ويرى الباحث الاخذ بهذا الاتجاه؛ لان الاخذ بالتفسير المضيق لعبارة الاذى البدني معناه: ان الناقل الجوي يكون مسؤولا عن الضرر الجسماني المقرر في الاتفاقية، ويكون ـــ ايضا ـــ مسؤولا عن الضرر النفسي وفقا للقانون الوطني الواجب التطبيق في الحدود التي يقررها، وبالتالي يحصل المسافر على تعويض مرتين: احداهما عن الضرر البدني المقرر في الاتفاقية والاخر عن الضرر النفسي طبقا للقانون الوطني الواجب التطبيق. وهذا يتعارض مع الهدف الاساسي من الاتفاقية، والمتمثل في تحديد مسؤولية الناقل الجوي، كما ان الاخذ بالتفسير الموسع يحقق التوافق والانسجام بين نصوص الاتفاقية المختلفة .

الفرع الثاني

المدى الزمني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي

تقوم مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو على اساس الخطأ المفترض من جانب الناقل. ولا يمكن افتراض الخطأ من جانب الناقل الا اذا امكن ـــ بشكل معقول ـــ نسبته اليه؛ ولذا

---

(٣) د. العريني، محمد فريد، ود. محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ط ١٩٩٨، ص ٤١٨ .

(٤) د.عيسى، ربضي، المرجع السابق، ص١٢٤ .

تربط اتفاقية وارسو بين الاذى الذي يلحق المسافر، وبين عملية النقل الجوي، على نحو يمكن معه نسبة هذا الاذى الى الناقل ومساءلته عنه .

لذلك فإن المادة ١٧ من الاتفاقية تقضي بان الضرر الحاصل في حالة الوفاة او الجرح او أي اذى بدني اخر "متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة او في اثناء أي عملية من عمليات الصعود او الهبوط " .

لذلك يُشترط لقيام الرابطة التي تربط بين الخطأ والناقل ان يكون الاذى الذي لحق المسافر راجعا الى حادث وقع على متن الطائرة او اثناء عمليات الصعود او الهبوط. لكن ما مدى اعتبار عملية اختطاف الطائرة من قبيل الحادث في اتفاقية وارسو ؟

يتفق كل من القضاء الفرنسي والقضاء الامريكي على اعتبار عملية اختطاف الطائرات من قبيل الحادث. والقضاء الفرنسي هو الاسبق في التطرق الى هذا الامر[1] اذ اخذ ــ منذ قضية " هسرل ضد الخطوط الجوية السويسرية"في سنة ١٩٧٢ ــ على اعتبار عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها من قبيل الحادث في مفهوم المادة ١٧، وقد رفضت محكمة جنوب نيويورك في القضية المذكورة مسايرة الشركة الناقلة في دفاعها بأن عملية اختطاف وتحويل مسارها لا تعد بوصفها عملا اراديا عمديا "حادثا " بالمعنى المقصود في الاتفاقية. وقد بررت المحكمة اخذها بهذا التفسير "ضرورة القاء تبعة هذه المخاطر على شركات النقل الجوي وحدها لقدرتها على اتقائها وربما السيطرة عليها وبصفة خاصة لانها اقوى على تحمل تبعتها من المضرورين منفردين "[2].

---

(١) د. ربضي، عيسى، المرجع السابق، ص١٢٦ .

(٢) د. العريني، محمد فريد، ود. محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ١٩٩٨، ص٥٠٤

وقد تواترت الاحكام الامريكية على اصباغ وصف الحادث على عمليات القرصنة الجوية بل وعلى اعمال العنف والاعتداءات الارهابية التي ترتكب داخل المطارات [١].

وفيما يتعلق بالفترة التي يسال الناقل الجوي خلالها عن وفاة المسافر او جرحه او أي اذى بدني اخر يلحق به، تشترط المادة ١٧ من اتفاقية وارسو لافتراض خطأ الناقل ان يقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة، او اثناء عمليات الصعود او الهبوط، ومعاصرة الحادث لفترة النقل الجوي .

والمقصود بعبارة "على متن الطائرة":هي الفترة التي يكون فيها المسافر موجودا داخل الطائرة

سواء اثناء التحليق او والطائرة رابضة على الارض [٢] .

اما المقصود بعمليات الصعود والهبوط – حسبما ذهبت اليه محكمة النقض الفرنسية – بقولها: انها لا تقتصر على مجرد اجتياز سلم الطائرة صعودا او هبوطا، وانما تشمل الفترة التي يكون فيها المسافر في صحن المطار؛ لانه يكون في هذا المكان معرضا لمخاطر الملاحة الجوية [٣] .

وذهبت بعض الأحكام إلى إن المقصود بعمليات الصعود أو الهبوط هي الفترة التي يتواجد فيها المسافر داخل مباني المطار لانه يكون بمنأى عن هذه المخاطر؛ وبالتالي يكون خارج عمليات

---

(٣) المرجع السابق، ص٥٠٥ .

(١) د. العريني، فريد، القانون الجوي، النقل الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص٣١٤ .وهذا حكم المحكمة في قضية "ميريام هيرمان ضد الخطوط الجوية العامية "عندما دفعت شركة الطيران بعدم مسؤوليتها عن الاضرار التي اصابت المدعية وهي محتجزه بالطائرة على الارض ،وقولها ان عبارة " على متن الطائرة" تعني عندما تكون الطائرة تحلق بالجو فقط .

(٢) د. العريني، فريد، القانون الجوي، النقل الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص٣١٨ .

الصعود والهبوط، ولا يسال الناقل عما يصيب المسافر من ضرر[1] هذا. ويتعين معاصرة الحادث لفترة النقل الجوي أي ان يقع الحادث على متن الطائرة او اثناء عمليات الصعود او الهبوط .

وذهبت بعض المحاكم الامريكية ــ على عكس ما سبق ــ بتوسيع نطاق عمليات الصعود والهبوط على نحو مسؤولية الناقل عن الاعتداءات التي تقع على المسافر داخل مباني المطار.. فاعمال العنف والاعتداءات الارهابية تعد في نظر هذه الاحكام من مخاطر الطيران[2]. حيث كانت قضية "واي" من اول القضايا التي طبق فيها القضاء الامريكي المعيار المكاني على حوادث الارهاب التي تقع داخل مباني المطار [3].

وبهذا المعيار اخذت ايضا محكمة النقض الفرنسية؛ حيث تقول المحكمة:" انه من العنت قصر عمليات الصعود والهبوط على مجرد اجتياز سلم الطائرة (صعودا او هبوطا) اذ يظل المسافرون اثناء تواجدهم في صحن المطار معرضين لمخاطر النقل الجوي الخاصة، والتي تدخل ضمن نطاق الاتفاقية". وتبعتها ايضا محكمة الموضوع عند تفسيرها لعمليات الصعود والهبوط.. اذ لم تقتصر هذه العمليات على مجرد اجتياز سلم الطائرة صعودا او هبوطا، وانما ذهبت الى ان عبارة "اثناء عمليات الصعود والهبوط" تشمل الفترة التي يكون المسافر موجودا فيها في صحن المطار؛ لانه يكون معرضا في هذا المكان لمخاطر الملاحة الجوية والاستغلال الجوي"[4].

---

(٣) د.خالد، عدلي امير، عقد النقل..، المرجع السابق، ط ١٩٩٦ ،ص٨٥ .

(١) د. العريني، محمد فريد، ود. محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ١٩٩٨، ص٥٢٤ .

(٢) د. ربضي، عيسى، المرجع السابق، ص ١٣٠ .

(٣) د. العريني، محمد فريد، ود. محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ١٩٩٨، ص ٥١٠ .

ولعدم تحديد الاتفاقية للمقصود بالعبارات الواردة في نص المادة ١٧ من الاتفاقية اعتبر البعض ان مسؤولية الناقل الجوي فيما بين قيام الطائرة من مطار الاقلاع وهبوطها في مطار الوصول، وتنتهي مسؤوليته بمجرد خروج المسافر من الطائرة وابتعاده عنها .

الفصل الثاني

الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي

الفصل الثاني

الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي

تمهيد:

يتبين من احكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ انها حاولت تحقيق مصالح الناقلين الجـــويين مـــن جهة، وبين المسافرين او الشاحنين من جهة اخرى. ويتمثل هذا التوازن في حصـــول متلقـــي خدمة النقل على تعويض مناسب عن الاضرار التي تلحق بهم، وبين تحديد مسؤولية النـــاقليين الجويين حتى لا تكون التعويضات مطلقة، الامر الذي يؤدي الى اعاقة الملاحة الجوية.

وبعد ان تناقصت الاخطار الجوية وامكن حصرها في اضيق نطاق، اصبحت الطـائرة اكثـر امناً من وسائل النقل الاخرى واشد منافسةً لها.. الأمر الذي حدا بالمشرع الدولي إلى أن يشدد من مسؤولية الناقل الجوي؛ حيث جعل مسؤولية الناقل قائمة على اساس الخطأ المفترض(١) .

وقد وضعت اتفاقية وارسو حدوداً قصوى للتعويض الذي يلتزم بالوفـاء بـه الناقـل الجـوي وقصرت الاستفادة من هذا التحديد على الناقل الجوي حسن النية فقط، ولم تجعل التزام الناقـل التزاماً بتحقيق نتيجة، وانما جعلته التزاما ببذل عناية؛ لذا حددت طرقا قانونية لدفع مسـؤولية الناقل الجوي وابطلت كل شرط يهدف الى الاعفاء مـن المسـؤولية او اي تحديـد يخـالف احكامها.

لهذا اقسم هذا الفصل الى المبحثين التاليين:

المبحث الاول: الاعفاء من المسؤولية او التخفيف منها .

المبحث الثاني: مدى مسؤولية الناقل الجوي عن تعـويض الاضـرار فـي اتفاقيـة وارسـو وبروتوكول لاهاي المعدل لها .

المبحث الاول

الاعفاء من المسؤولية او التخفيف منها

اذا اخل الناقل الجوي بالتزامه بتنفيذ إحدى الالتزامات التي يرتبها عليه عقـد النقـل انعقـدت مسؤوليته، الا اذا اقام الدليل على نفي مسؤوليته، فإذا كانت المسؤولية شخصية قوامها الخطـأ

---

(١) قررت محكمة التمييز الاردنية في قرارا لها بأنه يستفاد من نصوص المواد (٢/٧٩) من قانون التجارة الاردني، والمواد ٧٠و٧٣ من قانون الطيران المدني، والمواد ١٧و٢٠ من اتفاقية وارسو بأن مسؤولية الناقل مفترضة، تمييز حقوق رقم ٨٤ لسنة ١٩٨٧ مجلة نقابة المحامين الاردنيين، ج٦، ١٩٩٠، ص٤٧٣ .

يتحلل منها بإثبات انتفاء الخطأ، واذا كانت مادية اساسها الخطر وتحمل التبعة فيتحلـــل منهـــا بأحد الاسباب التي بينتها المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو .

فإن كان التزاما ببذل عناية فالناقل يتحلل منه بإقامة الدليل على انه بذل عناية الرجل المعتـــاد.

وان كان التزاماً بتحقيق غاية فيتحلل منه بإثبات ان عدم التنفيذ راجع الى سبب اجنبي لا دخل لارادته فيه .

لذا اقسم هذا المبحث الى المطالب التالية:

المطلب الاول: بطلان شروط الاعفاء او التخفيف من المسؤولية

المطلب الثاني: اسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي

المطلب الثالث: طرق دفع المسؤولية في البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو

المطلب الاول

بطلان شروط الاعفاء او التخفيف من المسؤولية

لقد قررت اتفاقية وارسو بطلان شروط الاعفاء او التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي، وذلك في المادة ٢٣ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢١. الا ان بروتوكـــول لاهـــاي لعـــام ١٩٥٥ اورد استثناءاً على ذلك المبدأ في الفقرة المعدله للمادة ٢٣ من اتفاقية وارسو.

المبدأ العام: بطلان شروط الاعفاء او التخفيف من المسؤولية.

تنص المادة ١/٢٣ من اتفاقية وارسو على ان:" كل شرط يهدف الى اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية او الى تقرير حد ادنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولا اثر له، على ان بطلان هذه الشروط لا يؤدي الى بطلان العقد الذي يظل خاضعا لاحكام الاتفاقية ".

يتبين من نص المادة السابقة بطلان الشروط التي تعفي الناقل الجوي من المسؤولية او التخلص منها حيث يمتد هذا البطلان ليشمل تلك الشروط التي تؤدي ــ ولو بصورة غير مباشرة ــ الى النتيجة ذاتها[١]. ومن الامثلة على هذه الشروط: تقصير مواعيد الاحتجاج او مدة سقوطها او تقادمها. الا ان الشروط المنظمة لمسائل لم تتولَ اتفاقية وارسو تنظيمها بحيث يصح ادراجها في العقد. كما تصح بوجه خاص الشروط المنظمة لمسائل تولت اتفاقية وارسو تنظيمها متى سمحت بمخالفة احكامها[٢]. أي انها لا تمنع من الاتفاق على القواعد التي لا تخالف احكامها، لذلك يخرج من نطاق البطلان المقرر في الاتفاقية شروط الاتفاقية التي تهدف الى تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن طريق وضع حدود للتعويض اعلى من الحدود الواردة في المادة ٢٢ من الاتفاقية؛ وذلك لان مثل هذه الشروط لا تتناقض مع المبادئ الواردة في نص المادة ٢٣ من الاتفاقية، وان تقدير صحة مثل هذه الشروط يعود للقانون الوطني الواجب التطبيق [٣] .

كما يخرج من نطاق البطلان الاتفاق على الاعفاء من المسؤولية او النزول عن الحد الاقصى المقرر في المادة ٢٢ من الاتفاقية اذا كان الاتفاق بعد وقوع الضرر؛ لان الاتفاقية تقصر البطلان على الاتفاقات السابقة لوقوع الضرر اما اللاحقة لوقوع الضرر فهي صحيحة[٤].

---

(١) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص ٢٣٠ .

(٢) د. دويدار، هاني، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص٢٢٠.

(١) د. العريني، فريد، محاضرات في القانون الجوي، المرجع السابق، ص١٢٠ .

(٢) د. الاسيوطي، ثروة، المرجع السابق، ص٧١٢ .

وتخضع الاتفاقات المعقودة بعد وقوع الضرر من حيث تقرير صحتها الى حكم القانون الوطني الواجب التطبيق[١]. ويستفاد ذلك من نص المادة ٣٢ من اتفاقية وارسو[٢]حيث تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقات الخاصة السابقة على وقوع الضرر اذا خالف الاطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الاتفاقية .

الاستثناءات على مبدأ البطلان

اذا كان الاصل في اتفاقية وارسو هو بطلان شروط الاعفاء فإن هناك شروطاً اخرى استثنتها الاتفاقية من هذا الاصل العام وسمحت به.. حيث جاء بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ بإستثناء في المادة ١٢ منه على انه: في المادة ٢٣ من اتفاقية وارسو تصبح فقره اولى، ثم يضاف فقره ثانية نصها كالاتي:"٢-لا تطبق الفقرة الاولى من هذه المادة على البنود المتعلقة بالضياع او بالضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة او عيب ذاتي فيها" [٣]. ويعد من هذه الاستثناءات ايضأ:

اولا: الاتفاق على الاعفاء او التخفيف بالنزول من الحد الاقصى المقرر للمسؤولية اذا كان الاتفاق بعد وقوع الضرر؛ لان البطلان – كما بينا سابقا – يقتصر على الاتفاقات السابقة لوقوع الضرر [٤] .

---

(٣) د. العريني، فريد، محاضرات .... ،المرجع السابق، ص١٢٠ .

(٤) المادة ٣٢ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ تنص على انه :" تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر على اذا خالف الاطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الاتفاقية، اما بتعين القانون الواجب التطبيق واما بتعديل قواعد الاختصاص ."

(١) هذا الحكم خاص فقط بالبضائع دون الامتعة المسجلة .

(٢) المادة ٣٢ من اتفاقية وارسو .

ثانيا: الاتفاق على النزول بالتعويض عن الحد الاقصى للتعويض المقرر في الاتفاقية بالنسبة لنقل البضائع اذا كان الضرر ناشئا من طبيعة البضائع.. كتبخر السوائل ــ مثلا ــ او عيــب ذاتي في احدى الحيوان ادى الى هلاكه(١). الا انه اذا كان الضرر ناشئاً عن عيب في البضاعة مع ارتكاب الناقل الجوي خطأ ساهم في احداث الضرر فإنه في هذه الحالة – حالــة الضـــرر الناشئ عن خطأ مشترك – يجب توزيع المسؤولية بينهما على ضوء مساهمة كل منهمـــا فـــي احداث الضرر (٢).

ثالثا: الاتفاق في نقل البضائع على احالة النزاع الى التحكيم متى كان التحكيم ســيجري فـــي احدى جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة ١/٢٨ نفســها، والتـــي تخـــتص اصلاً بنظر الدعوى (٣) .

ويقع عبء الإثبات على الناقل الجوي الذي يجب أن يقيم الدليل على أن الضرر نـــاجم عـــن عيب في البضاعة أو عن طبيعتها.. كإثبات أن الضرر نجم عن طبيعـــة البضـــاعة.. كتبخـــر جزء من السوائل مثلاً، أو إثبات أن الضرر ناتج عن عيب ذاتي فيهـــا كمـــرض كـــامن فـــي الحيوان المنقول أهلكه(٤) فإذا استطاع إثبات ذلك استطاع التخلص من المسؤولية .

---

(٣) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص٢٣٠. وانظر ايضاً د.خالد، عدلي امير، عقد النقل ...، ط٢٠٠٦، المرجع السابق، ص١١١ .

(٤) د.العريني، محمد فريد ود. دويدار، هاني محمد، المرجع السابق،ص ١٨٣ .

(٥) المادة ٣٢ من اتفاقية وارسو والتي تنص على انه :" ....، ومع ذلك فالبنسبة لنقـــل البضـــائع تكـــون شروط التحكيم مقبولة في حدود احكام هذه الاتفاقية او اذا كان التحكيم يجري في اماكن اختصاص المحاكم المشار اليها في الفقرة (١) من المادة (٢٨) " .

(١) د.الاسيوطي، ثروت، المرجع السابق، ط ١٩٦٠، ص٧١٢ .

ومما يجب الاشارة اليه ان اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد ابقت على بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية في المادة ٢٦ منها[١]. كما ابقت على حل النزاع عن طريق التحكيم في نقل البضائع [٢].

المطلب الثاني

اسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها.

تنص المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو على انه:" لا يكون الناقل مسؤولا اذا اثبت انه وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر او انه كان من المستحيل عليهم اتخاذها".

كما تنص المادة ٢١ من الاتفاقية نفسها على انه :" اذا اثبت الناقل ان خطأ الشخص المضرور تسبب في الضرر او ساهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقا لقانونها ان تستبعد مسؤولية الناقل او تخفف منها ".

يتبين من نص المادة ٢٠ و ٢١ من اتفاقية وارسو ان مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية مبنية على اساس الخطأ المفترض؛ بحيث يلزم المضرور بإثبات خطأ الناقل وان الناقل اذا اثبت انه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية اللازمة لتوقي الضرر، او كان من المستحيل عليهم اتخاذها واقام الدليل على انه بذل في تنفيذ هذا الالتزام العناية

---

(٢) تنص المادة ٢٦ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ :" كل بند يهدف الى اعفاء الناقل من مسؤوليته ا والى وضع حد ادنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولاغيا ، ولكن هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله الذي يظل خاضعاً لاحكام هذه الاتفاقية " .

(٣) المادة ٣٤ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والتي تنص على :" ١- مع مراعاة احكام هذه المادة يجوز ان يشترط الطرفإن في عقد نقل البضائع ا نَ اي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم ويجب ان يكون هذا الاتفاق كتابياً ... " .

الواجبة..يستطيع حينئذ التخلص من المسؤولية[١] اي اذا اثبت الناقل انه لم يخطــئ، ويتحقــق ذلك في حالتين هما:

الحالة الاولى: اتخاذ الناقل وتابعوه التدابير الضرورية كافة لتفادي وقوع الضرر او اســتحالة اتخاذها .

الحالة الثانية: ان الضرر يعود لخطأ المضرور .

لكن هذا لا يعني قصر اسباب دفع المسؤولية على الحالتين السابقتين فقط.. اذ يمكن للناقــل ان يتحلل من المسؤولية ايضاً بإثبات القوة القاهرة او باي اسباب اخرى. ومن الاســباب التــي يستطيع الناقل الجوي دفع مسؤوليته بها .

اولا: اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر

متى اخل الناقل الجوي بتنفيذ الالتزامات التي يلقيها على عاتقه عقد النقــل الجــوي بالنســبة للاشخاص او البضائع [٢] فإنه يفترض وقوع الخطأ من جانبه، وتنشغل ذمته بالمســؤولية ولا

---

(١) د.ربضي، عيسى، المرجع السابق، ص ١٣٩.

(١) وقد قررت محكمة التمييز الاردنية في قرار لها بان الفقرة الثانية من المادة ٢٢٧من قانون التجارة توجب على الناقل ايصال المسافر سالما، غير ان التبعية الناشئة عن عقد النقل تنتفي عن الناقل بإقامة البينة علــى وجود قوة قاهرة او خطأ المتضرر .تمييز حقوق رقم ١٩٩٧/٤٨٤ ،مجلة نقابة المحامين الاردنيين ج٦ لسنة ١٩٩١ ص٨٧٣.

يستطيع ان يتحلل منها الا اذا اقام الدليل على انه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر او استحال عليهم اتخاذها [١].

لكن ما المقصود بالتدابير الضرورية التي يستطيع الناقل بإثباتها انتفاء خطئه والتخلص من المسؤولية ؟.هل المقصود بها ضرورة قيام الناقل بإقامة الدليل على ان الضرر يرجع الى سبب اجنبي لا دخل لارادته فيه؟ ام الاكتفاء بإقامة الدليل الايجابي على انتفاء الخطأ بشكل عام؟ ام وجوب قيام الناقل بتحديد سبب الضرر وانه لا يرجع الى خطئه؟

لقد ثار خلاف كبير في الفقه والقضاء حول تفسير عبارة "التدابير الضرورية"[٢]. فمنهم من ذهب الى تفسير عبارة "التدابير الضرورية" تفسيراً حرفياً ضيقاً [٣] فاشترط على الناقل للفكاك من المسؤولية ان يقيم الدليل على انتفاء الخطأ، أي ان يثبت السبب الذي ادى الى وقوع الحادث على وجه التحديد، وانه لا يرجع الى خطئه او خطأ احد تابعيه، وهو مستحيل في كثير من الاحيان. [٤]، فإذا نجح الناقل في اقامة الدليل على الشرطين السابقين انتفت مسؤوليته؛ وذلك اعمالا لنص المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو .

وهذا الرأي هو رأي في فقه وقضاء الدول التي تنتمي بنظامها القانوني الى النظام اللاتيني[٥].

الا ان هذا الرأي يقسو على الناقل الجوي ويحابي مستعملي الطائرات، فتحمل الناقل المسؤولية

---

(٢) المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ .

(٣) د.حداد، الياس، القانون الجوي، المرجع السابق، ١٩٨.

(٤) من اصحاب هذا الرأي كوفكا وبود نشتاين، اشار اليهم د. محمد فريد العريني ود محمد السيد الفقي، القانون الجوي ، ص ٤٩٢.

(١) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص ١٩٨ .

(٢) د. العريني، محمد فريد، ود. الفقي، محمد السيد، المرجع السابق، ص ٥٩٤ .

في كافة حالات عقد النقل الجوي ، ولذلك سمي الإثبات هنا "بالإثبات الشيطاني لانتفاء الخطأ " [1] .

ولا يتطلب من الناقل إثبات القوة القاهرة او الحادث الفجائي، وانما فقط اقامة الدليل على بذل العناية المعقولة تجاه السبب الذي نجم عنه الحادث المتولد عن الضرر [2] .

ويذهب رأي اخر ـ وهو الراجح في الفقه والقضاء ـ الى تفسير عبارة التدابير الضرورية تفسيرأ واسعا [3] حيث يطلب من الناقل ان يثبت انه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل الجوي الحقيقي لتفادي الضرر لدفع مسؤوليته وان التزام الناقل هو التزام بعناية وليس بتحقيق نتيجة[4]. فالمنطق يقتضي ان تفسر عبارة "التدابير الضرورية "بمعنى التدابير المعقولة لتفادي الضرر. وتقاس المعقولية بمعيار الناقل الحريص، او رب الاسرة الحريص الذي يوجد في نفس ظروف الناقل المسؤول [5] .

فإذا ما أراد الناقل الجوي التحلل من المسؤولية فعلية نفي الخطأ، وذلك بأن يقدم الدليل على انه قد بذل الهمة الكافية والعناية المعقولة في تنفيذ الالتزام، وان يثبت انه جهز الطائرة التجهيز الكامل وكان يتعهدها بالصيانة الدورية، وانه زودها بكافة الاجهزة الضرورية والخرائط والنشرات الجوية، وان ظروف الرحلة الجوية لم تكن تنبئ بأية أخطار محتملة[6].

ومثالا على ذلك: ان يثبت ان وضع الطائرة صالح للملاحة الجوية وكانت دائما محلا للكشف

---

(٣) د. خالد، عدلي امير، عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ص١٢٧ .

(٤) د. العريني، محمد فريد، ود. فخري، رفعت، المرجع السابق، ط ١٩٩٥، ص ١٣٧ .

(٥) من اصحاب هذا الرأي ليموان، وشوفر، و دوديير، ولاكومب، وزغبي ووريبير، و بومونت. اشار اليهم د محمد فريد العريني ود محمد السيد الفقي، القانون الجوي ، ص ٤٩٧ .

(٦) د.رضوان، ابو زيد، المرجع السابق، ص ٦٠ .

(٧) د. العريني، محمد فريد و د.محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص٤١٣ .

(١) د. رضوان، فايز نعيم، المرجع السابق، ص١٩٠ .

الفني الدقيق المتواصل، وفي حالة صالحة للطيران وقت بدء الرحلة، ومزودة بالوقود الكــافي واستمر في اتخاذه التدابير حتى نهاية الرحلة. وقــد اخــذ بهــذا الــراي القضــاء الانجلــو- امريكي[١].

ثانياً: خطأ المضرور

تنص المادة ٢١ من الاتفاقية على انه "اذا اثبت الناقل ان خطأ الشخص المضرور تسبب فــي الضرر او ساهم في وقوعه، جاز للمحكمة طبقا لقانونها ان تستبعد مسؤولية الناقل او تخفــف منها" .

يستفاد من نص المادة السابقة ان الناقل يستطيع ان يدفع المسؤولية اذا اثبت ان خطأ الشخص المصاب هو السبب في وقوع الضرر، او ساعد على وقوعه، ويجوز للمحكمة عندئــذ طبقــا لاحكام قانونها ان تخفف من المسؤولية او تعفي منها.

وقد اكتفت المادة السابقة بوضع المبدأ العام المتمثل في اعفاء الناقل الجوي من المســؤولية او التخفيف منها اذا ما ارتكب المضرور خطأ. وقد جاء هذا النص بحكم عــام يشــمل حــالات المسؤولية في نقل المسافرين والبضائع او الامتعة المسجلة بالاضافة الــى المســؤولية عــن التاخير[٢].

وقد احالة اتفاقية وارسو في نص المادة ٢١ منها، الى قانون المحكمة المختصة بنظر النــزاع لتحديد اثر الخطأ الذي وقع من المتضرر [٣] ولعل السبب في هذه الاحالة يرجــع الــى فشــل الاتفاقية في تبني مفهوم موحد لهذه المشكلة يوفّق قدر الامكان بين المفاهيم المتباينة لاثر خطــأ المضرور على مسؤوليته في قوانين الدول المختلفة [٤].

---

(٢) المرجع السابق، ص١٩٠ .

(١) د. ربضي، عيسى، المرجع السابق، ص٦١ .

(٢) د.خالد، عدلي امير، عقد النقل ....،المرجع السابق، ط ١٩٩٦، ص١٣٠ .

(٣) د. العريني، محمد فريد، ود. الفقي، محمد السيد، المرجع السابق، ص٥٩٩ .

وبسبب الاختلاف الشديد بين مواقف القوانين الوطنية المختلفة حول اثر خطأ او فعل المضرور على مسؤولية المدعى عليه في دعوى المسؤولية؛ توصل المؤتمرون في اتفاقية وارسو الى حلول موحده واحكام موضوعية تتضمنها الاتفاقية، فاكتفت بوضع المبدأ العام المتمثل في اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية او التخفيف منها، في حالة ارتكاب المضرور خطأ واحالته الى قانون القاضي المعروض امامة النزاع لتحديد حقوق الاطراف المتنازعين(١).

وقد تعرض قانون التجارة الاردني في المادة ٢/٧٧ الى مسألة خطأ المتضرر وذلك بقولها:"... واذا وقع طارئ فإن التبعة الناشئة عن العقد تنتفي عن الناقل بإقامة البينة على وجود قوة قاهرة او خطأ من المتضرر " (٢) .

يفترض نص المادة ٢/٢٧ وقوع خطأ من قبل المتضرر. وهو بذلك يختلف عن نص المادة ٢٦١ الوارد في القانون المدني الاردني المتعلق بالمسؤولية التقصيرية والتي تنص على :" اذا اثبت الشخص ان الضرر قد نشأ عن سبب اجنبي لا يد له فيه.. كآفه سماوية او حادث فجائي او قوة قاهرة او فعل الغير او فعل المتضرر، كان غير ملزم بالضمان ما لم يقضِ القانون بغير ذلك. وحيث ان القانون المدني الاردني لم يشترط الخطأ في فعل المتضرر _ لانه يفترض فيه المضرور – عدم التمييز، بينما يقتصر الامر في قانون التجارة على فكرة الخطأ.

---

(٤) د. العريني، محمد فريد، و.د دويدار، هاني، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص١٩١ .

(٥) وقد استقر قضاء محكمة التمييز الاردنية على ان المسؤولية المدنية عن الفعل الضار تستلزم ان يكون هناك فعل او ان يكون هناك ضرر لحق بالغير وان يكون هناك علاقة سببية تربط بين الفعل والضرر الحاصل .تمييز حقوق قرار رقم ٧٤١ لسنة ١٩٩٧، مجلة نقابة المحامين الاردنية، ١٩٩٧ ص٤٦١١.

فإذا كان المتضرر قد قام بفعل ولم ينسب له خطأ لا يستطيع الناقل الجوي التحلل من الالتزام[١].

اما اعفاء الناقل كليا او جزئيا فهي تبنى على مقدار مساهمة المتضرر في احداث الضرر وحجم هذه المساهمة، والتي تستوجب التخفيف من مسؤولية الناقل بما يعادل مقدار هذه المساهمة [٢].

وتنص المادة ٢٦٤ من القانون المدني الاردني على انه :"يجوز للمحكمة ان تنقص مقدار التعويض او ان تحكم بضمان ما، اذا كان المتضرر قد اشترك بفعله في احداث الضرر او زاد فيه " .

تطبيقاً لنص المادة السابقة يمكن اعفاء الناقل اذا استغرق خطأ المضرور فعل الناقل. ومن الامثله على استغراق خطأ المضرور امتناع المسافرعن ربط حزام الامان، مخالفا بذلك للتعليمات عند الاقلاع او الهبوط، الامر الذي ادى الى اصابته باضرار في جسمه. ويترك امر تقدير مقدار مساهمة المتضرر في احداث الضرر وجسامته ودرجة هذا الضرر الى المحكمة المختصة بنظر النزاع، كذلك الامر في اعفاء الناقل كليا او جزئيا من المسؤولية [٣]. ومن الامثلة على على خطأ المسافران يفتح باب الطائرة ويلقي بنفسه منها بقصد الانتحار[٤]. ومثال خطأ المضرور في نقل البضائع ان يثبت الناقل اهمال المرسل الشاحن في تغليف

---

(١) السيد. غطاشه، احمد، المرجع السابق، ص١٨٥ .

(٢) د.ربضي، عيسى، المرجع السابق، ص ١٥٨ وما بعدها.

(١) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص١٩٩ .

(٢) د. القليوبي، سميحة، المرجع السابق، ص ٢٠٢ .

البضائع تغليفا يتناسب مع طبيعتها[١] ومثال خطأ المرسل اليه تأخر المرسل اليه عن تسليم بضاعة قابلة للتلف السريع مثل الفواكه او اللحوم[٢].

نشير اخيرا ان مسؤولية الناقل الناشئة عن اخلالة بالالتزام بضمان المحافظة على سلامة المسافرين والبضائع هي مسؤولية موضوعية قوامها الخطر وتحمل التبعة، أي ان خطأ الشخص المضرور هو الطريق الوحيد في دفع مسؤولية الناقل الجوي.

ثالثا: الخطأ الملاحي

يقصد بالاخطاء الملاحية: هي كل الاخطاء الفنية التي يرتكبها اعضاء هيئة قيادة الطائرة في قيادتها او في تسييرها او في الملاحة الجوية[٣]. او هي الاخطاء المتعلقة بالمناورات اللازمة لحركة الطائرة اقلاعا وهبوطا او طيراناً[٤]، وقد قصرت اتفاقية وارسو هذا السبب من اسباب دفع المسؤولية على حالة نقل البضائع فقط. اما في نقل الاشخاص فالناقل يسأل عن اخطاء الملاحين الجويين[٥]. ومن الامثلة على الاخطاء الملاحية.. الاخطاء التي تقع اثناء الاقلاع او الهبوط، او في ارسال او استقبال الرسائل الارضية المتعلقة بالطيران .

---

(٣) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص٢٠٠ .

(٤) قرارين لمحكمة النقض المصرية ٢٠/٢/ ١٩٨٢ و ١٨/٤/١٩٨٣ ويتعلقان بقضيتين رفعتهما شركة الجمهورية لتجارة الادوية ضد شركة الخطوط الجوية الباكستانية وشركة مصر للطيران وفي هاتين القضيتين وصلت الشحنتان الى مطار القاهرة سالمتين على طائرة الخطوط الجوية الباكستانية وأودعتها مخازن شركة مصر للطيران بمطار القاهرة وعلى الرغم من اخطار شركة الجمهورية لتجارة الادوية بوصول البضاعة الا انها تراخت لعدة اشهر في تسليمها فأحيلت البضاعة الى مخزن المهملات وضاعت بعد ذلك .اشار اليه د.الياس حداد ، ص ٢٠٠ .

(٥) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص٢٣٤.

(١) د.العريني، محمد فريد، ود. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص ١٩٣ .

(٢) د.بريري، محمود، المرجع السابق، ص١٥٠ .

وقد نصت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ في الفقرة الثانية من المادة٢٠ على الخطأ الملاحي مايلي:" لا يكون الناقل مسؤولا في حالة نقل البضائع والامتعة اذا اثبت ان الضرر قد تولد عن خطأ في الطيران او في قيادة الطائرة او في الملاحة، وانه قد اتخذ هو وتابعوه في مختلف النواحي الاخرى، كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر".

والمقصود من النص السابق هو اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عما يقع من افراد هيئة الطاقم من اخطاء متعلقة بعملية التسيير الفني للطائرة دون الاخطاء التجارية؛ لاستقلال افراد الطاقم اثناء الطيران بالقيام بهذه العمليات وتوجيهها وانعدام رقابة الناقل، واستحالة إشرافه عليهم[١].

وقد أُخذ نص المادة ٢/٢٠ من نص مماثل له في معاهدة سندات الشحن الموقعة في بروكسل عام ١٩٢٤ الخاصة بدفع مسؤولية الناقل البحري[٢]، وقد تأثر واضعوا اتفاقية وارسو باتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ والتي تعفي الناقل البحري من الاخطاء الملاحية دون التجارية[٣]؛ وحتى لا يسأل الناقل الجوي عن الخطأ الملاحي يجب ان يتولد الضرر عن خطأ ملاحي. والخطأ الملاحي هو: الخطأ الناجم عن الملاحة الجوية من قيادة الطائرة ومن الاقلاع الى الهبوط.

ويستبعد الخطأ الملاحي الاخطاء التجارية التي قد يرتكبها الناقل الجوي عند استلام البضاعة وشحنها ورصها [٤]، وان يثبت الناقل اتخاذه للتدابير الضرورية لتفادي الضرر؛ حيث يجب على الناقل ان يثبت هو وتابعوه انهم قد اتخذوا كل التدابير الضرورية من كافة الوجوه لتفادي

---

(٣) د. العريني، فريد، محاضرات.....،المرجع السابق ص٩٩ .

(٤) د. العريني، فريد، القانون الجوي النقل الداخلي....، المرجع السابق ، ص٢٢٧ .

(٥) د. رضوان، فايز، محاضرات في قانون الطيران التجاري، دون دار للنشر، ص١٨١، ١٩٨٥.

(١) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ط٢٠٠٠ ، ص٤١٣ .

وقوع الضرر [1] وتشمل هذه التدابير قيادة الطائرة، وتسييرها والملاحة باستبعاد الخطأ الملاحي الذي ارتكب بالفعل؛ لذا يكون التي يقودها، او اذا كان هناك نقص بالخرائط والاجهزة اللازمة لتأمين سلامة الملاحة الجوية [2] .

ونظراً لكثرة الاعتراضات على نص المادة ٢/٢٠ من اتفاقية وارسو؛ لما فيها مراعاة كبيرة لجانب الناقليين وتمكينهم في اغلب الاحوال من الافلات من المسؤولية بإثبات ان الاضرار التي لحقت بالبضائع او الامتعة ترجع لخطأ في الطيران او الملاحة، وتفرقته بين نقل المسافرين ونقل البضائع والامتعة[3]. فقد جاء بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ بانهاء هذا السبب من اسباب دفع المسؤولية[4]واستبدال نص المادة١٠ من بروتوكول لاهاي[5] بنص المادة٢٠ من اتفاقية وارسو والغائه.. حيث تم استبعاد هذه الوسيلة للدفع بالكلية وساوى بين نقل المسافرين، ونقل البضائع والامتعة في شأن ما يملك الناقل الجوي من وسائل لدفع المسؤولية[6].

رابعاً: القوة القاهرة

لم تتضمن اتفاقية وارسو نصا صريحا يشير الى القوة القاهرة كسبب من اسباب دفع مسؤولية

---

(٢) المادة ٢/٢٠ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ .

(٣) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ط٢٠٠٠ ، ص٤١٤ .

(٤) د.العريني، فريد، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي...، المرجع السابق، ص٢٢٧ وما بعدها .

(٥) السيد. غطاشه، احمد، المرجع السابق، ص١٨٤ .

(٦) تنص ١٠ من بروتوكول لاهاي على انه :" لا تسري حدود هذه المسؤولية الواردة في الفقرة الثانية من المادة (٢٢) اذا تبين ان الضرر قد نشأ عن فعل او امتناع عن الناقل او تابعيه او وكلاؤه بقصد احداث الضرر او برعونه مقرونه بإدراك ان ضررا سوف يترتب على ذلك في الغالب ويشترط في حالة وقوع الفعل او الامتناع من التابعين او الوكلاء ان يثبت ايضا انهم تصرفوا اثناء مباشرتهم مهام وظيفتهم " .

(١) د. العريني، فريد، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ط١٩٩٧ ، ص٢٢٨ .

الناقل الجوي. ويستفاد ذلك من نص الفقرة الاولى من المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو والتي تنص على:"... او انه كان من المستحيل عليهم اتخاذها"، حيث ان القوة القاهرة تعد في جميع تشريعات العالم سبباً من اسباب دفع المسؤولية [١].

اما القوة القاهرة في النقل الجوي التي تحل الناقل الجوي من مسؤوليته: هي تلك الحوادث المباغته والتي تخرج عن دائرة نشاطه، ولا يمكن توقعها او تلافي مخاطرها.. كأن يصاب قائد الطائرة بنوبه قلبية تؤدي بحياته، او تتعرض الطائرة لهجوم من طائرة اخرى مع عدم ارتكاب قائدها عملا يسبب ذلك[٢].

اما القوة القاهرة في القواعد العامة للمسؤولية، كاحد الاسباب التي يمكن للمدين دفع مسؤولية بها[٣] هي: كل امر لا يمكن اسناده الى المدعى عليه ولا يكون له فيه يد، كالحروب او الزلازل او الاضراب او المرض او فعل الحاكم[٤]. وقد قررت محكمة التمييز الاردنية بأن الضرر الذي يحدث للمسافرين اذا كان راجعا للقوة القاهرة فإن مسؤولية الناقل الجوي تنتفي في هذه الحالة [٥].

وقد يكون الضرر راجعا الى مخاطر الجو او فعل الطبيعة. وحتى تكون القوة القاهرة سبباً في اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية يجب توافر امرين :

أ- عدم امكانية توقع الواقعة

---

(٢) د. رضوان، ابو زيد، المرجع السابق، ص ٣٤٨ .

(٣) وتقضي محكمة التمييز الاردنية ان في العقود الملزمة للجانبين اذا طرأت قوة قاهرة ، تجعل من تنفيذ الالتزام مستحيلا ينقضي معه الالتزام المقابل وينفسخ العقد من تلقاء نفسه /قرار رقم ٢٤٥ /١٩٩٠ منشور في مجلة نقابة المحامين الاردنية العدد ٩و١٠و١١ ١٩٩١ ص١٧٩٩ .

(٤) د. سلطان، انور، مصادر الالتزام في القانون المدني الاردني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط ٢٠٠٧ ،ص٣٣٨.

(٥) قرار رقم ٤٨٤ /١٩٨٧ منشور في مجلة نقابة المحامين الاردنيين، العدد ٥ و ٦، ١٩٩٠، ص٨٧٣ .

(١) د. الاسيوطي، ثروت، المرجع السابق، ص ٤٦٩ .

أي ان لا يكون في استطاعة الناقل توقع حدوثها؛ لان عكس ذلك يؤدي الى التقصير في اتخاذ التدابير الضرورية لتلافي الضرر. ومعيار التدابير الضرورية هو معيار موضوعي لا شخصي. يقاس على الناقل الحريص في نفس الظروف التي يكون فيها المدين[(١)].

ب- عدم امكانية دفع الواقعة او تجنبها

وذلك بأن يعجز الناقل الجوي عن دفع الواقعة "القوة القاهره" وان يكون ذلك مستحيلا.ومعيار استحالة الدفع هو معيار موضوعي يقاس على ما يفعله الناقل العادي الحريص[(٢)] .

ويتبين من الفقرة الثانية من المادة٢٠ من اتفاقية وارسو ان الناقل الجوي لا يكون مسؤولا عن إثبات ان الحادث كان نتيجة لقوة قاهره، وانما يكلف بإثبات انه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتوقي الضرر طبقا لمعيار الناقل الحريص، وانه لم يرتكب اية خطأ او اهمال كان سببا في وقوع الضرر[(٣)]. كما يستطيع الناقل ان يتحلل من المسؤولية اذا اثبت ان الضرر واقع لا محالة، وان اتخاذه للتدابير الضرورية ليس له تأثير على تفادي الضرر، بشرط ان يبين سبب الضرر للتدليل على عدم تأثير التدابير في حدوثه [(٤)].

خامساً: العيب الذاتي

لم تشر اتفاقية وارسو بوضوح الى العيب الذاتي.. لذلك فإن العبارة العامة التي اوردتها المادة٢٠ والتي تنص على انه:" اذا كان يستحيل على الناقل الجوي او تابعية اتخاذ التدابير الضرورية تغطي الاضرار الناجمة عن العيب وتنفك بالتالي مسؤولية الناقل عن ذلك"[(٥)].

---

(٢) د. ربضي، عيسى، المرجع السابق، ص٢١٨ .

(٣) المرجع السابق،ص١٥٣ .

(٤) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص ٤٠٨.

(١) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص٢٠٣ .

(٢) د. الاسيوطي، ثروت، المرجع السابق، ص٤٩٥ .

وقد اجاز بروتوكول لاهاي للناقل الجوي ان يضمّن عقد النقل شرطاً يتحلل من خلالـــة مـــن المسؤولية عن الاضرار الناجمة عن تلف البضاعة او هلاكها او ضياعها متى كانـــت ناجمـــة عن طبيعتها. ويشترط في العيب الذاتي حتى يكون سبباً لاعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ان تتوافر فيه شروط القوة القاهرة وهما شرطا :

الشرط الاول: ان لا يكون بمقدور الناقل توقعه:

أي لا يمكن اكتشافه من قبل الناقل الحريص اذا بذل عنايته العادية والا عُد الناقل مخطئاً(١).

الشرط الثاني: عدم امكانية تلافي العيب الذاتي او دفعه.

أي ان يكون الناقل الجوي غير قادر بإي وسيلة من الوسائل على تلافي العيب الذاتي والخفـــي في الطائرة كما لو نشب حريق في محرك الطائرة بسبب عيب ذاتي وكان بإمكان الناقل القيام بالهبوط الاضطراري ولم يحاول عُدٌ مخطئا(٢)

سادساً: فعل الغيـــــر.

لم تورد اتفاقية وارسو نصاً واضحاً وصريحاً على فعل الغير كوسيلة من الوسائل التي يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته بها. لكن العبارة الواردة في نص المادة ٢٠ والتي تـــنص علـــى انه:" اذا كان يستحيل على الناقل الجوي او تابعية اتخاذ التدابير الضرورية لتوقي الضـــرر". تشمل ايضاً فعل الغير(٣). ومن الامثلة على فعل الغير اتيان شخص بفعل يـــؤثر علـــى ســـير الطائرة مما ادى الى سقوطها وموت من فيها، اذ في هذه الحالة لا يسأل الناقل الجـــوي عـــن فعل غيره لانه ليس بوسعه دفعه ولا توقعه.

---

(٣) ، المرجع السابق، ص٤٩٥ .

(٤) د.حداد، الياس، المرجع السابق، ص ٢٠٤ .

(١) المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ .

المطلب الثالث

طرق دفع المسؤولية في البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩

ان الاساس الذي تقوم عليه المسؤولية في كل من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وبروتوكول لاهاي المعدل لها لعام ١٩٥٥ هو قرينة الخطأ المفترض كما بينا سابقاً، وان طريقة نقض هذه القرينة تكون بتقديم الناقل الجوي الدليل على اتخاذه هو وتابعوه التدابير الضرورية، او كان من المستحيل عليهم اتخاذها [١] .

الا ان طرق دفع المسؤولية لم تبقَ على حالتها، كما في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها، وانما تغيرت طرق دفع مسؤولية مع البروتوكولات التي عدلت الاتفاقية .

لذلك اقسم هذا المطلب الى اربع فروع اتحدث في الاول عن طريقة دفع المسؤولية في اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ واتحدث في الثاني عن طريقة الدفع في بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١ و اتحدث في الفرع الثالث عن طريقة الدفع في بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥ و اتحدث في الفرع الرابع عن طريقة الدفع في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ .

الفرع الاول

طريقة دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٦٦

لقد اصبح اساس مسؤولية النقل الجوي في اتفاقية مونتريال عن الضرر الناشئ في حالة وفاة المسافر يقوم على فكرة الخطر وتحمل التبعة أي مسؤولية موضوعية او مادية اساسها الخطر

---

(٢) د.العريني، محمد فريد، ود. الفقي، محمد السيد، المرجع السابق، ص٥٩٥.

وتحمل التبعة، ولا يستطيع الناقل الجوي التخلص من المسؤولية الا بإقامة الدليل على رجوع الضرر الى خطأ الشخص المصاب [(١)].

وعلى ذلك لا يمكن للناقل الجوي نفي هذه المسؤولية الا بإقامة الدليل على رجوع الضرر الى خطأ الشخص المصاب، حتى ولو استطاع ان يقيم الدليل على انه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر او كان من المستحيل عليهم اتخاذها [(٢)].

الا ان التعديل الذي ادخلته الاتفاقية سواء من حيث اساس المسؤولية او طريقة دفعها يقتصر فقط على حالة نقل المسافرين. اما بالنسبة للمسؤولية عن الاضرار الناشئة في حالة نقل البضائع او الامتعة او الاضرار الناجمة عن التاخير فقد بقيت كما هي دون اية تعديل.. أي بقيت قائمة على اساس الخطأ المفترض؛ وبالتالي يمكن دفع المسؤولية في نفل البضائع والامتعة المسجلة عن طريق اقامة الدليل الذي تتطلبه المادة٢٠ من اتفاقية وارسو، وهو اقامة الدليل على اتخاذه هو وتابعوه التدابير الضرورية لتفادي الضرر او استحال عليهم اتخاذها [(٣)].

الفرع الثاني

طريقة دفع المسؤولية في بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١

لما كان اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦ من شأنه أن يؤدي الى الاخلال بمبدأ مساواة الأفراد أمام المرافق العامة والى المساس بسيادة الدولة السامية المتعاقدة في اتفاقية وارسو، ونظراً للانتقادات التي وجهت له تم تعديل بروتوكول مونتريال لعام ١٩٦٦ تعديلا جذرياً؛ وذلك

---

(١) د. فضلى، هشام، مسؤولية الناقل الجوي، طبعة ٢٠٠٢ ، دار الجامعة الجديدة للنشر،ص٣٩ . ود. بريري ، محمود مختار، المرجع السابق، ص١٢٨ .

(٢) د.محمدين، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي ،المرجع السابق، ص٢٩٣ .

(١) المادة ١/٤ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٦٦ والتي تنص على "…. ومع ذلك فلا يعد الناقل مسؤولاً إذا كانت الوفاة أو الأذى البدني قد نتج عن حالة المسافر الصحة فقط" .

بمقتضى بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١. وقد انعكس هذا التعديل علـــى طـــرق دفـــع المسؤولية.. فقد حدد البروتوكول الوسائل التي يستطيع الناقل من خلالها درء مسؤوليته عـــن الاضرار التي تلحق بالمسافرين وهي:

اولا: الحالة الصحية للراكب اذا كانت هي السبب الوحيد لما لحق به من اضرار[١].

وثانياً: خطأ المصاب حيث يعفى الناقل كليا من المسؤولية اذا كان هو السبب الوحيد لما حـــاق به من ضرر، اما اذا كان خطأ المصاب مشتركا فيكون الاعفاء جزئيا [٢] .

واما ما يتعلق بدفع المسؤولية في حال نقل البضائع او التأخير في نقل المسافرين، فقد بقيـــت كما هي في اتفاقية وارسو، أي يجب ان يثبت الناقل انه هو او تابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر او كان من المستحيل عليهم اتخاذها [٣] .

الفرع الثالث

طريقة دفع المسؤولية في بروتوكول مونتريال الرابع سنة ١٩٧٥

---

(٢) المادة ١/٤ من بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ والتي تنص على انه:" ١- يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة المسافراو اصابته بدنيا لمجرد ان تكون الواقعة التي سببت الوفاة او الاصابهالبدنية قد حدثت على متن الطائرة او اثناء اية عملية من عمليات صعود المسافريناو نزولهم ومع ذلك لا يكون الناقل مسؤولا اذا كانت الوفاة او الاصابه البدنية قد حدثت فقط نتيجة لحالة المسافرالصحية " .

(٣) المادة ٧ من بروتوكول جواتمالا ستي لعام ١٩٧١ .

٢- في حالة نقل البضائع لا يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الناتج عن دمار او ضياع او تلف او تأخير اذا اثبت انه وتابعوه ووكلاؤه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر او انه كان من المستحيل عليهم اتخاذها " .

(١) المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ .

لقد اصبح نص المادة٢٠ من اتفاقية وارسو غير فعال ولا مجال لاعمالــه بعــد ان اصــبحت المسؤولية في نقل البضائع مسؤولية موضوعية اساسها الخطر وتحمل التبعة؛ وذلك بموجــب التعديل الذي ادخله بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥ [١].

حيث لا يستطيع الناقل التحلل من المسؤولية في حال نقل البضــائع ــ طبقــا لاحكــام هــذا البروتوكول ــ الا اذا اقام الناقل الدليل على ان هلاك او تلف او ضياع البضاعة يرجع الــى واحداً من الاسباب التي نصت عليها الفقرة الثالثة من المادة الرابعة من بروتوكول مونتريــال لعام ١٩٧٥ وهي:

١- عيب كامل أو علة في البضاعة أو طبيعة البضاعة ذاتها.

٢- سوء تغليف البضاعة من جانب آخر غير الناقل أو تابعيه أو وكلاؤه.

٣-عمل من أعمال الحرب أو النزاع المسلح.

٤- عمل من أعمال السلطة العامة المتعلقة بدخول او خروج أو مرور البضاعة .

وعلى هذا فقد فقدت المادة٢٠ من اتفاقية وارسو اهميتها، ولم يعد لها أي مجــال إلا فيمــا يتعلق في المسؤولية عن التاخير في نقل المسافرين والبضائع والأمتعة، والتي بقيت قائمة على أساس الخطا المفترض[٢]. وتجدر الاشارة الى أن هذا البروتوكول قــد دخــل حيــز التنفيذ بتاريخ ١٩٩٨/٦/٤ .

الفرع الرابع

طريقة دفع المسؤولية في اتفاقيه مونتريا ل لعام ١٩٩٩

---

(٢) د.العريني، محمد فريد، ود. محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص ٤١٨ ، ١٩٩٨ .

(١) د.العريني، محمد فريد ود. فخري، رفعت، المرجع السابق، ط١٩٩٥ ،ص ١٤٠ .

تنص المادة ١/١٧ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على انه :" يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة المسافراو تعرضه لاصابه جسدية، بشرط ان تكون الحادثة التي سببت الوفاة او الاصابه قد وقعت على متن الطائرة او اثناء اي عملية من عمليات صعود المسافريناو نزولهم " .

كما تنص المادة ٢١ من نفس الاتفاقية على انه:"

١- فيما يتعلق بالاضرار المنصوص عليها في الفقره ١ من المادة ١٧ والتي لا تتجاوز قيمتها ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب. لا يجوز للناقل ان ينفي مسؤوليته ا وان يحد منها " .

يستفاد من النصين السابقين ان وسائل الناقل لدفع المسؤولية عن سلامة المسافرين في حال وفاتهم او اصابتهم بأذى جسدي تختلف حسب معيارين :

المعيار الاول : اذا كانت مسؤولية الناقل موضوعية تقوم على فكرة الخطر وتحمل التبعة او عندما يكون مبلغ التعويض المطالب به لا يتجاوز ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة؛ فإن الناقل لا يمتلك اي وسيلة لدفع مسؤوليته او التخلص منها، الا اذا اثبت ان الضرر يرجع الى فعل المسافر نفسه [١] .

المعيار الثاني: اما اذا كانت مسؤولية الناقل شخصية تقوم على فكرة الخطأ المفترض، وتكون عندما تتجاوز قيمة التعويض ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة؛ فيستطيع الناقل ان يتخلص من مسؤوليته هنا بإثبات ان الضرر لم ينشأ عن اهمال او خطأ او امتناع منه او من تابعيه او وكلائه او ان مصدر الضرر يعود الى اهمال او امتناع او خطا الغير [٢].

---

(١) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص ٢٠٥ .

(٢) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص ٢٠٥ .

وتجب الاشارة الى ان الناقل كي يستطيع دفع مسؤوليته عن الضرر الذي اصـــاب المســـافر والمطالب بالتعويض عنه بمبلغ ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة يجب علـــى الناقـــل ان يثبت ان الحادث تم بخطأ او امتناع من الغير لوحده دون ان يشاركه بهذا الخطأ او ساهم معـــه فيه .

ولقد أشارت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩الى أن الناقل مسؤول عن الضرر الذي ينشا في حالة تلف الامتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها ما لم يكن هذا الضرر ناجماً عن خلل كامـــل فـــي الأمتعة او نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها فيعفى من أي مسؤولية (١).

كما أكدت اتفاقية مونتريال على مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلـــف البضائع او ضياعها او تعييبها(٢). ولكن الفقرة الثانية من المادة ١٨ من الاتفاقيـــة قـــد اعفـــت الناقل الجوي من أية مسؤولية بهذا الخصوص إذا أثبت أحد الأسباب التالية :

أ- وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها.

ب-سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ت-عمل من اعمال الحرب أو نزاع مسلح .

د- اتخاذ اجراءات من السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها او عبورها .

---

(٣) المادة ٢/١٧ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والتي تنص على انه:" ٢- يكون الناقل مســؤولا عـــن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الامتعة المسجلة او ضياعها او تعيبها بشرط ان يكون الحادث الذي ســـبب التلف او الضياع او التعييب قد وقع فقط على متن الطائرة او اثناء أي فترة كانت فيها الامتعة المسجلة فـــي حراسة الناقل غير ان اذا كان الضرر ناجما وبقدر ما يكون ناجما عن خلل كامن في الامتعة او نوعيتها او عن عيب ذاتي فيها فلا يكون الناقل مسؤولا .

(١) المادة ١/١٨ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والتي تقضي بأنه:" ١- يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع او ضياعها او تعييبها بشرط ان يكون الحادث الذي الحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي " .

أما فيما يتعلق بطريقة دفع المسؤولية عن التأخير فقد نصت المادة ١٩ من الاتفاقية على أنـــه: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقـــل المســـافرين أو الأمتعـــة او البضائع بطريق الجو. غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التـــأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاءه كافة التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه استحال عليـــه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير " .

لقد أبقت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير قائمة علـــى الخطـــأ المفترض.. كما هو عليه في اتفاقية وارسو، وأنه بإمكانه التخلص من المسؤولية إذا أقام الدليل على أنه وتابعوه ووكلاؤه قد اتخذوا التدابير المعقولة كافه لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم ذلك[1].

وأن ما استحدثه اتفاق مونتريال لعام ١٩٩٩ هو استخدام عبارة " التدابير المعقولـــة " الـــواردة في نص المادة ١٩ من الاتفاقية [2] بدلاً من عبارة "التدابير الضرورية " الـــواردة فـــي نـــص المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو، وتكون بذلك قد حسمت وأنهت ذلك الجدل الذي كان قائماً بشـــأن تحديد المقصود بالتدابير الضرورية .

المبحث الثاني

أحكام التعويض في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدل لها

لقد جعلت اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل قائمة على اساس الخطأ المفترض؛ وذلك من اجـــل حماية مصالح متلقي خدمة النقل، اذ انهم يعفون من إثبات خطأ الناقل وبالمقابل جاءت بمبدأ

---

(٢) تنص المادة ١٩ من الاتفاقية على انه: "..... ،غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاءه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه اســـتحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير" .

(٣) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص٢٠٨ .

المسؤولية المحدودة للناقل الجوي؛ من خلال وضع حد أقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في مواجهة المتعاقد الآخر[١] وقد نصت على بعض الحالات التي تكون فيها مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة، ولا يجوز له التمسك بأحكام دفع المسؤولية او التخفيف منها الواردة في الاتفاقية [٢] .

وعلى هذا فإنني أقسم هذا المبحث الى المطلبين التاليين :

المطلب الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي .

المطلب الثاني: قاعدة التعويض عن كل الضرر(المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي) .

المطلب الأول

المسؤولية المحدودة للناقل الجوي .

ان هدف اتفاقية وارسو في اقامة التوازن بين اطراف عقد النقل الجوي دفعها الى اقرار مبدأ التعويض المحدد بحد أقصى، بحيث لا يلتزم الناقل الجوي عند تحقق مسؤوليته في مواجهة

---

(١) المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والتي تنص على انه :" في حالة نقل الاشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائه وخمسة وعشرين الف فرنك، واذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز ان يكون التعديل في صورة دفعات دورية فلا يجوز ان تزيد القيمة الرأسمالية لكافة الدفعات عن ذلك الحد ومع ذلك يجوز بموجب عقد خاص ان يتفق الناقل والراكب على حد من المسؤولية اعلى من الحد المذكور".

(٢) المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والتي تنص على انه :" ١- لا يكون للناقل حق الاستفاد من احكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية او تحد منها اذا كان الضرر ناشئا عن تدليس منه او عن خطأ يعتبر معادلا للتدليس وفقا لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع . ٢ –ينكر عليه هذا الحق كذلك في حالة حدوث الضرر بالشروط نفسها بسبب احد وكلاء الناقل او تابعيه وهو يباشر وظيفته " .

المضرور بأكثر من الحد الذي تقرره الاتفاقية، وأن مراعاة الاتفاقية للناقلين الجويين عند تقرير هذا المبدأ لم تكن مطلقة.. حيث جعلت الاستفادة من التعويض المحدد للناقل الجوي حسن النية فقط، ومنعته من إدراج شروط تخفف من الحد الأقصى للتعويض الذي قررته ورتبت على مخالفته جزاء البطلان [1]. لذا اقسم هذا المطلب الى اربع فروع اتحدث في الفرع الاول عن مبررات الحد الاقصى للتعويض وتكييفه القانوني وفي الفرع الثاني عن الحدود القصوى للتعويض وفي الفرع الثالث الحدود القصوى للتعويض في مجال نقل البضائع والامتعة المسجلة وفي الفرع الرابع عن المسؤولية عن التأخير في نقل المسافرين او البضائع او الامتعة المسجلة .

الفرع الاول

مبررات الحد الاقصى للتعويض وتكييفه القانوني

مبررات الحد الاقصى للتعويض :

أولاً : إن الحوادث التي تتعرض لها الطائرات تختلف من حيث طبيعتها وآثارها عن الحوادث التي تتعرض لها وسائل النقل الأخرى.. إذ إن حوادث الطيران غالباً ما تؤدي الى تحطيم الطائرة وهلاك كل ما بداخلها.. سواء أكانوا ركاباً أم بضائع. فإذا تحمل الناقل الجوي كل هذه

---

(١) المادة ٢٣ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ .

الخسائر المترتبة عن هذا الحادث أو عن هلاك الطائرة فإن ذلك سيؤدي الى تحميل الناقل ثمناً باهظاً جداً وذلك من التعويضات التي سيدفعها لكل المسافرين، في الوقت الذي تسع فيه الطائرة الى أكثر من ٥٠٠ شخص. وهذا بالطبع سيؤدي الى إرهاقه وإفلاس مؤسسته؛ الأمر الذي سيؤدي الى شل حركة الملاحة الجوية (١) .

ولا شك أن هذا مجحف بحقه.. إذ أنه لا يستطيع دفع كل هذه التعويضات، بالإضافة الى الأضرار التي أحدثتها الطائرة على سطح الأرض؛ لذلك كان من الضروري ومن أجل المحافظة على سريان المرفق الجوي، ودعم وكفالة استمراره تحدد الاتفاقية التعويض الذي يلتزم به الناقل المسؤول بمواجهة المضرورين (٢).

ثانياً : إمكانية التأمين ضد مخاطر الاستغلال الجوي

إن استمرار النقل الجوي وازدهاره يرتبط بمدى إمكانية التأمين ضد المخاطر التي يتعرض لها النقل الجوي، ولا يمكن التأمين عليها إذا كانت المسؤولية فيها غير محدودة؛ لاستحالة حساب المخاطر التي تعرضت لها الطائرة أثناء الرحلة الجوية، وتقدير المبالغ من أجل تغطية هذه المخاطر؛ لذا فإن شركات التأمين سوف تحجم عن إبرام مثل هذه العقود، وإن أبرمتها فستكون أقساط التأمين باهظة جداً.. الأمر الذي يؤدي الى إعاقة استمرار وازدهار النقل(٣).

---

(١) د.العريني، فريد ، محاضرات ...، المرجع السابق، ص١٠٢ .

(٢) المرجع السابق، ص١٠٢ . ود. ثروت الاسيوطي ، المرجع السابق، ص٥٤٥ وما بعدها.

(١) د. زاهر، فاروق، المرجع السابق، ص١٠٩. وهناك رأي مغايير للدكتور ثروت أنيس الأسيوطي يذهب الى أن فكرة وضع حدود للتعويض لها حدودها فهي تدفع الناقل الى الاهمال إذا ما دامت مسؤوليته محدودة ويغطيها التأمين فلا يتوافر ما يحفزه على بذل عناية جدية في المحافظة على حسن سير مؤسسته في حين يرى البعض أن تحديد مسؤولية الناقل الجوي لا مبرر لها لأنها تؤدي الى الاستهانة بالحياة الإنسانية وقيمتها ويكفيه لحماية نفسه إعطاءه بعض أسباب دفع المسؤولية .

ثالثا: التكييف القانوني للحد الاقصى للتعويض.

ان مبلغ التعويض الذي تحدده اتفاقية وارسو ليس تحديدا جزافيا للضرر يحصل عليه متلقي الخدمة تلقائيا، وانما هو حد اقصى لا يجوز الزام الناقل الجوي بالوفاء بما يجاوزه(١).

ويتعين على القاضي المعروض عليه النزاع أن يحدد عناصر الضرر على ضوء احكام قانونه الوطني؛ توصلا لتقييم التعويض المقابل لهذا الضرر(٢) المساوي لقيمة الضرر(٣). اما اذا كانت قيمة الضرر اعلى من الحد الاقصى فإن المتضرر يحصل على الحد الاقصى للتعويض.

الفرع الثاني

الحدود القصوى للتعويض

لقد تصاعدت الحدود القصوى للتعويض لتضاؤل مخاطر الطيران نتيجة التطور والتقدم التكنولوجي في صناعة الطائرات، وبسبب تضاؤل قيمة التعويضات؛ وذلك أن ارتفاع الأسعار أدى إلى انخفاض قيمة النقود.

اولاً: الحد الاقصى لتعويض المسافرين في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩

تنص المادة ١/٢٢ من اتفاقية وارسو على أنه: "في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل الجوي قِبل كل مسافر محددة بمبلغ (١٢٥٠٠٠) فرنك، على أنه في الحالة التي يجيز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة عائدات دورية (مرتب). فلا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحد المذكور، ومع ذلك يجوز للمسافر بناءاً على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد المسؤولية مبلغاً أكبر".

---

(٢) ثروة الاسيوطي، المرجع السابق، ص٥٥٠ .

(٣) د.امير خالد، عدلي، عقد النقل...، ط ١٩٩٦، ص ٩٠ .

(٤) د.العريني، محمد فريد ود. دويدار، هاني محمد، المرجع السابق، ص ٩٦ وما بعدها .

يتضح من خلال النص السابق أن الناقل الجوي يلتزم بدفع مبلغ ١٢٥ ألف فرنك قبل كل مسافر. ويمثل هذا المبلغ الحد الأقصى الذي يلتزم بالوفاء به الناقل الجوي[١] سواء أكان الضرر الذي يلحق بالمسافر ناجماً عن وفاته أو جرحه أو أي أذى بدني آخر.

كما يتبين من نص المادة ١/٢٢ من الاتفاقية أن قانون المحكمة المعروض عليها النزاع إذا كان يجيز أن يكون التعويض في صورة ريع فلا يجوز أن يزيد رأس المال على الحد المذكور.

وعلى ذلك فلا يعد التعويض الذي قررته المادة ١/٢٢ من الاتفاقية من قبيل التقدير الجزافي.. بحيث يستحق بطريقة تلقائية دونما اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق بالمسافر، بل هو حد أقصى لما يدفعه الناقل من تعويض. فإذا ثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لقيمة الضرر[٢].

لذا فإن مسؤولية الناقل الجوي في حدود المبلغ الذي حددته المادة ١/٢٢ من النظام العام؛ ولذلك لا يجوز الاتفاق على مبلغ أقل من المبلغ المحدد ويجوز عكس ذلك.. أي الاتفاق على مبلغ يفوق الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية[٣]؛ لأن كل شرط يشدد من مسؤولية الناقل ويكون في مصلحة المسافر فهو جائز قانوناً[٤].

ولم تبين اتفاقية وارسو كيفية احتساب الحد الأقصى للتعويض. فهل يحسب عن كل رحلة مهما تعددت الحوادث خلالها؟ أم عن كل حادث على حده في الرحلة؟

---

(١) قررت محكمة التمييز الاردنية في قرار لها: بأن الحد الاقصى للتعويض للضرر يستحق بالحد الاقصى للتعويض القانوني .تمييز حقوق ،رقم ٣٩١ لسنة ١٩٨٦ مجلة نقابة المحامين الاردنيين ١٩٨٩ ص١٧٨٦.

(٢) د. العريني، فريد، المرجع السابق، ص٢٣٣ .

(١) د.القليوبي، سميحة،المرجع السابق، ص ٢٠٤ .

(٢) المادة ١/٢٢ من اتفاقية وارسو والتي تنص على انه :"١- ....، ومع ذلك يجوز بموجب عقد خاص يتفق الناقل والمسافرعلى حد اعلى من الحد المذكور " .

فمثلا: إذا تعرض المسافر أثناء الرحلة الجوية لضرر بسبب خطأ الناقل، ثم بعد ذلك تـأخرت الطائرة عن الوصول في الوقت المحدد؛ مما ألحق بالمسافر ضرر بسبب هذا التـأخير فهل يحسب مبلغ الحد الأقصى للتعويض عن الضررين معاً باعتبارهما قد وقعا في رحلة واحدة أم هل يحسب عن كل ضرر باعتباره مستقل عن الآخر؟

لما كان الهدف الرئيسي من وضع حدود قصوى للتعويض هو تمكين الناقل الجوي من حساب مدى الخسائر التي يتعرض لها مقدماً قبل كل رحلة حتى يتمكن من عقد تأميناً لهذا القدر، وبسبب سكوت المشرع عن ذلك.. لذا يجب أن لا يزيد التعويض عن حد أقصى واحد لكل رحلة مهما تعددت الأضرار الناتجة عن الحوادث التي حدثت فيها[١].

وقد جاءت اتفاقية وارسو في المادة ٤/٢٢[٢]عند التحدث عن تقدير المبالغ بالفرنك الفرنسي فما المقصود به ؟

يقصد بالفرنك "الفرنك الذهب" المعروف باسم الفرنك بوانكاريه.. والذي يحتوي على ٦٥ ملغ من الذهب الخالص عيار ٩٠٠ من الألف[٣] حسب ما حدده التشريع الفرنسي الصادر في ١٩٢٨/٦/٢٥[4]، وتكون المبالغ المقدرة بالفرنكات "فرنك الذهب" قابلة للتحويل الى أي عمله وطنية في أرقام صحيحة، ويجب تحويل هذه المبالغ عند التقاضي الى العملات الوطنية غير النقد بالذهب وفقاً للقيمة الذهبية لتلك العملات يوم صدور الحكم[٤].

---

(٣) د. الاسيوطي، ثروت، المرجع السابق، ص٥٦٠ .

(٤) المادة ٤/٢٢ في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على أنه : " يكون تقدير المبالغ المبينة أعلاه بواقع الفرنك الفرنسي الذي يشتمل على ٦٥ ملغ من الذهب عيار ٩٠٠ من الالف من الذهب الخالص ويمكن تحويل هذه المبالغ إلى أي عمله وطنية بأرقام خالية من الكسور".

(١) المادة ٢٢/ ٤ من اتفاقية وارسو تنص على انه :" ٤- تحسب المبالغ المبينة اعلاه على ان تكون بواقع الفرنك الفرنسي المكون من الذهب عيار تسمائه من الالف " .

(٢) د. ربضي، عيسى، المرجع السابق ، ص١٨٩.

وقد كان الهدف من ايراد الاتفاقية المبالغ بالفرنك هو وجود وحدة قياس تعمل علـــى توحيــد العملة التي على أساسها تحدد مسؤولية الناقل الجــوي؛ حتـــى لا يتـــأثر المتضــــررون فيمـــا يحصلون عليه من تعويضات باختلاف قيمة عمـــلات الـــدول التـــي يعـــرض النـــزاع امـــام محاكمها[١].

ثانياً: الحد الاقصى لتعويض المسافرين في بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥

إذا كانت اتفاقية وارسو قد وضعت حد اقصى للتعويض بمقدار ١٢٥٠٠٠ فرنك. إلا أنه قد مضى وقت على توقيع هذه الاتفاقية.. فبعد الحرب العالمية الثانية ارتفعت الأسعار وانخفضت قيمة النقود، وطالب الكثيرون برفع الحد الأقصى للتعويض[٢]؛ وبسبب ارتفاع مستوى المعيشة والأسعار والتي لم تكن متناسبة مع الحد الأقصى للتعويض، وبسبب تناقص الأخطار الجويـــة وبعد أن تم تأكيد مبدأ السلامة الجوية كمبدأ يسود الطيران التجاري، وأنه لم يعد ضــــرباً مـــن ضروب الخيال ـــ كما كان في السابق ـــ دعت الحاجة الى إعادة النظر وتعديل المبـــالغ فـــي الاتفاقية، وتم ذلك بتعديل اتفاقية وارسو بمقتضى البروتوكول الموقـــع بمدينـــة لاهـــاي عـــام ١٩٥٥[٣]؛ لذا فقد نصت المادة ١١ من اتفاقية لاهاي لعام ١٩٥٥ المعدلة للمادة ٢٢ من اتفاقية وارسو على أنه: "في حالة نقل الاشخاص تحدد مسؤولية الناقل المتعلقة بكـــل مســـافر بمبلـــغ ٢٥٠٠٠٠ فرنك، فإذا أجاز القانون للمحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض فـــي حدود مرتب فلا يجوز أن يزيد رأس مال المرتب على الحد المذكور، ومـــع ذلـــك يســـتطيع المسافر بناءاً على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع للمسؤولية حداً أكبر".

(٣) د. خالد، عدلي امير، القانون الجوي، المرجع السابق، ط ١٩٨٠، ص ١١٦ .

(٤) د.الشرقاوي، محمود سمير، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، ١٩٨٦، مصـــر، ص ٩٦.

(١) د. العريني، محمد فريد. ود. فخري، رفعت، المرجع السابق، ط ١٩٩٥ ،ص ١٤٨.

يتبين من نص المادة السابقة ان بروتوكول لاهاي تضمن تعديلا للنص الاصلي فـــي اتفاقيـــة وارسو يتمثل في ثلاث تحديثات :

التحديث الاول: مضاعفة الحد الاقصى للتعويض.. حيث اصبح ٢٥٠ الف فرنك بعد ان كـــان ١٢٥الف فرنك.

التحديث الثاني: استبدال عبارة "المتعلقة بكل راكب" بعبارة "قبل كل راكب".

التحديث الثالث: إن الفرنك الذي نص عيه البروتوكول هو الفرنك الذي يشتمل على ٦٥,٥ ملغ من الذهب عيار ٩٠٠ بالالف، وليس كما هو الفرنك في اتفاقية وارسو والذي يشمل على ٦٥ ملغ من الذهب عيار ٩٠٠ بالالف[١].

التحديث الرابع: نصت الفقرة الرابعة من المادة ١١ من بروتوكول لاهاي والمعدلـــة لـــنص المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو على أنه: "ليس من شأن الحدود المذكورة في هذه المادة أن تحول دون أن تقضي المحكمة أيضاً بالتطبيق لقانونها بمبلغ يقابل كل أو بعض النفقات والمصـــاريف الأخرى للقضية مما يطالب به المدعي".

التحديث الخامس: أضاف البروتوكول في الفقرة الخامسة من المادة ١١ من اتفاقية لاهاي على أنه يمكن تحويل المبالغ بالفرنكات الى العملات الوطنية في حالة رفع دعـــوى قضـــائية وفقـــاً لسعر الذهب لهذه العملات يوم صدور الحكم[٢].

أي أن مبلغ ٢٥٠٠٠٠ فرنك ــ والذي تحكم به الاتفاقية ــ لا يتضمن ما تحكم بـــه المحكمـــة طبقاً لقانونها من مبالغ مقابل نفقات مصاريف الدعوى وأتعاب المحاماة[٣].

---

(٢) د.ربضي، عيسى، المرجع السابق، ص ١٨٧ .

(١) المادة ٥/١١ من بروتوكول لاهاي والتي تنص على انه :" ٥- ...، ويتم تحويل هذه المبالغ الى عملات وطنية بخلاف العملة الذهبية في حال رفع دعوى قضائية وفقا لسعر الذهب لهذه العملات يوم صدور الحكم".

(٢) د. زاهر، فاروق، المرجع السابق، ص١٢٨.

ثالثا: الحد الاقصى للتعويض المسافرين في اتفاق مونتريال عام ١٩٦٦.

بسبب رفض الولايات المتحدة الامريكية التصديق على بروتوكول لاهاي، واعتبارها ان الحد الأقصى للتعويض غير كافٍ ويتنافى مع آدمية الإنسان.. قامت بالإعلان عن رغبتها بالانسحاب من اتفاقية وارسو من خلال إرسالها مذكرة الى الحكومة البولندية بتاريخ ١٩٦٥/١١/٥ لعدم كفاية الحد الأقصى للتعويض في حالة وفاة المسافر أو إصابته بأي أذى جسماني.

وحتى يتجنب الاتحاد الدولي للنقل الجوي العواقب الوخيمة التي قد تترتب على انسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من الاتفاقية سارع بإقناع عدد كبير من شركات الطيران التابعة للعديد من الدول بضرورة توقيع اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكية. وبالفعل تم توقيع هذا الاتفاق في عام ١٩٦٦ وأصبح واجب النفاذ في العام نفسه[١].

وقد عدّل هذا الاتفاق ــ كما ذكرنا سابقاً ــ من أساس مسؤولية الناقل الجوي، ووضع حداً أقصى للتعويض يلتزم به الناقل في مواجهة كل مسافر بمبلغ ٧٥٠٠٠ دولار أمريكي، أي أنه قد ارتفع بحد التعويض الى تسعة أضعاف الحد المقرر في اتفاقية وارسو [٢] وذلك لكل مسافر يخضع نقله لاتفاقية وارسو، وتقع فيه نقطة قيام الطائرة أو نقطة وصولها أو وجود محطة جوية خلال هذا النقل في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية [٣].

---

(٣) د. العريني، محمد فريد. ود. فخري، رفعت، المرجع السابق، ص١٥٠ .

(١) الفقرة ١/١ من اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ والتي تنص على انه :" ١- يكون حد المسؤولية لكل راكب في حالة الوفاة او الجرح او أي اذى بدني اخر هو مبلغ ٧٥٠٠٠ الف دولار امريكي شاملا اتعاب المحاماة والمصاريف القضائية " .

(٢) د. القليوبي، سميحة، المرجع السابق ،ص٢٠٥.

إلا أن هذا الاتفاق لم يتعرض لنقل البضائع والأمتعة.. وعلى ذلك فيبقى الحد الأقصى الذي قررته الاتفاقية سارياً في ذلك. ويتفق الفقه على أن اتفاق مونتريال ليس باتفاقية دولية؛ لأنه لم يعقد بين دول ذات سيادة بل بين شركات الطيران وهيئة الطيران المدني الأمريكية[١] .

رابعاً: الحد الاقصى لتعويض المسافرين في بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١.

لقد نجم عن التعديل المستمر في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ فيما يتعلق بالحد الأقصى للتعويض — لا سيما عن طريق اتفاق مونتريال سنة ١٩٦٦ الذي يعتبر بحق بمثابة التحدي الصارخ لأحكامها ووضع غريب وشاذ — الأمر الذي دفع الى المناداة بمراجعة شاملة لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩. وقد تم ذلك بمقتضى بروتوكول جواتيمالا ستي الموقع في عام ١٩٧١ [٢].

وقد جاء بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ بتعديلات على اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ سواءً فيما يتعلق بأساس المسؤولية أو بالحد الأقصى للتعويض. فمن حيث اساس مسؤولية الناقل اصبحت مسؤولية موضوعية تقوم على الخطروتحمل التبعة، كما في بروتوكول مونتريال لعام ١٩٦٦. وبالنسبة للحد الاقصى للتعويض فقد تم رفعه بمقتضى المادة ١/١/٨أ [٣] والتي عدلت نص المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو الى مليون ونصف فرنك ذهب[٤] لتغطية جميع طلبات التعويض المقدمة عن الاضرار التي تصيب المسافر من وفاة او اصابه او أي اذى جسماني اخر[٥].

---

(٣) د. ربضي، عيسى، المرجع السابق، هامش ص ١٨٨.

(٤) د. رضوان، ابو زيد، المرجع السابق، ص ٣٥٣ .

(١) نص المادة ١/١/٨أ من بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ :"عند نقل الاشخاص تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مليون وخمسمائة الف فرنك بالنسبة للمطالبات الاجمالية – اياً كانت الصورة التي كانت عليها" .

(٢) الذي يشتمل على ٦٥ مليغرام من الذهب عيار ٩٠٠ في الالف.

(٣) د.رضوان، ابو زيد، المرجع السابق، ص ٣٨٦ .

أي بما يعادل١٠٠,٠٠٠ دولار امريكي. وحسب نص المادة ٩ من الاتفاقيــة[١] والمعدلــه لــنص المادة٢٢ من اتفاقية وارسو، لا يجوز ان يتجاوز الحد الاقصى للتعويض عن المبلغ المحدد مهمــا كان سبب الحادث او الظروف المسببة للمسؤولية. واخيرا لقد قررت الاتفاقية ايضاً زيادة دوريــة في حد المسؤولية وذلك بمقدار ١٨٧,٥٠٠ فرنك في نهاية السنة الخامسة من دخول البروتوكــول حيز التنفيذ، بشرط موافقة ثلثي الدول الاطراف في البروتوكول[٢].

وهكذا وضع بروتوكول جواتيمالا ستي حدا لتصاعد الحد الاقصى للتعويض عن المســؤولية فــي نقل المسافرين.

خامسا: الحد الاقصى لتعويض المسافرين في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

طبقاً لنص المادة ٢١ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فإن الحد الاقصى للتعويض في حالــة وفاة المسافر او تعرضه لاصابة جسدية اصبح ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة[٣]. اما اذا كان المسافر من الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي فيكون الحد الاقصى للتعــويض

---

(٤) المادة ٢/٩ من بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ والتي تنص على انه : " ٢- ...، وتعتبر حــدود المسؤولية المذكورة هذه الحدود القصوى ولا يجوز تجاوزها مهما كانت الظروف المسببة للمسؤولية " .

(٥) المادة ١٥ /٣ من بروتوكول جواتيمالا ستي والتي تنص على انه :" ٣- مع مراعاة احكام الفقرة ٢ من هذه المادة فإن حد المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة ١ – ا – من المادة ٢٢ والذي يكون ساري المفعول في تاريخ انعقاد كل من هذين المؤتمرين ويزداد بمقدار مائه وسبعة وثمانين الف وخمسمائة فرنك فــي يــومي ٣١ ديسمبر من السنتين الخامسة والعاشرة اللاحقين لتاريخ سريان مفعول البروتوكول المشار اليه في الفقرة ١ من هذه المادة الا اذا قرر غير ذلك قبل اليومين المذكورين للمؤتمرين المشار اليهما باغلبيــة ثلثــي ممثلــي الاطــراف الحاضرة والمشتركة في التصويت " .

(١) أي ما يعادل ١٤٥ الف دولاراً امريكي .

مليون وخمسمائة الف وحدة نقد مكونة من ٦٥,٥ ملغ من الذهب عيار ٩٠٠ في الالــف عــن كل مسافر(١).

الفرع الثالث

الحدود القصوى للتعويض في مجال نقل البضاعة والأمتعة المسجلة.

لقد كان الحد الاقصى للتعويض في مجال نقل المسافرين عرضة للزيادة في البروتوكولات التــي عدلت اتفاقية وارسو. فهل الحد الاقصى للتعويض في مجال نقل البضــاعة والامتعــة المســجلة كذلك؟

أولاً: الحد الأقصى للتعويض في مجال نقل البضاعة والأمتعة المسجلة في اتفاقيــة وارسو لعام ١٩٢٩.

تنص المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو على أنه: "في حالة نقل الأمتعة المســجلة أو البضــائع تكــون مسؤولية الناقل الجوي محدودة بمبلغ ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام، ما لم يقدم المرسل منه عنــد تسليم الطرد الى الناقل إقراراً خاصاً يبين فيه قيمة الطرد الحقيقية عند التسليم، وما لم يدفع مقــابلاً لذلك رسماً إضافياً إذا لزم الأمر، وعندئذ يكون الناقل ملزماً بأن يدفع التعويض بحيث لا يتجــاوز حد المبلغ المبين في الإقرار، إلا إذا قدم الناقل الدليل على أن هذا المبلغ تجاوز القيمــة الحقيقيــة التي قدمها المرسل منه عند تسليم الطرد".

---

(٢) المادة ٢٣ /٢ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والتي تنص على انه :" ٢- غير ان الدول التــي ليســت اعضاء في صندوق النقد الدولي التي لا تسمح قوانينها بتطبيق احكام الفقرة ١ من هذه المادة يجــوز لهــا عنــد التصديق او الانضمام او في اي وقت لاحق ان تعلن ان مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة ٢١ محدودة بمبلغ ١٥٠٠٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب " .

يتضح من النص السابق ان الحد الاقصى للتعويض يتحدد بمبلغ ٢٥٠ فرنك عن كل كيلـــو غـــرام من الامتعة المسجلة او البضائع في كل حالة تنشأ فيها مسؤولية الناقل الجوي، سواء بسبب هلاك البضاعة او تلفها ما لم يتفق المرسل مع الناقل على رفع الحد الاقصى للتعـــويض مقابـــل رســـم اضافي للناقل الجوي.

ولكن هل البضائع التي يخف وزنها وتعظم قيمتها كسبائك الذهب أو المجوهرات أو القطع الثمينة يزداد التعويض عن كل كيلو غرام نظراً لارتفاع قيمتها أم تبقى كما حددته الاتفاقية ٢٥٠ فرنـــك عن كل كيلو غرام؟

لقد أجابت عن هذا السؤال المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو وذلك عند نصها على أنه: "....، مـــا لـــم يقدم المرسل منه عند تسليم الطرد الى الناقل إقراراً خاصاً يبين فيه قيمة الطـــرد الحقيقيـــة عنـــد التسليم، وما لم يدفع مقابلاً لذلك رسماً إضافياً إذا لزم الأمر،...." فالمرسل يستطيع إعلام الناقـــل الجوي بالثمن الحقيقي للبضاعة أو الأمتعة المسجلة، ويتفق معه على رفع حد التعويض الـــى حـــد يساوي القيمة المعلنة مقابل رسم إضافي يدفعه المرسل الى الناقل، وهذا ما يعرف بذكر المصـــلحة بالتسليم (أي الاتفاق على وضع حد أعلى للتعويض) .

التكييف القانوني لإعلان المصلحة في التسليم.

يرى بعض الفقه أن إعلان المصلحة في التسليم ليس اتفاقاً بين الشاحن أو المسافر والناقل على وضع حد أعلى من الحد المقرر في الاتفاقية، وإنما هو تصرف من جانب واحـــد. بينمـــا يـــذهب جانب آخر من الفقه الى أن إعلان المصلحة في التسليم هو بمثابة اتفـــاق ضـــمني علـــى تحديـــد

مسؤولية الناقل بمبلغ أعلى من الحد الأقصى في التسليم، وأن الناقل متى وافق ضمناً على الاعلان يكون قد وافق على زيادة الحد الأعلى للتعويض[1].

إلا أن الرأي الثاني فيما ذهب إليه من أن إعلان المصلحة في التسليم هو في حقيقته اتفاق بين المرسل منه (الشاحن أو المسافر) والناقل، وهو الذي يلزم الناقل بزيادة مبلغ التعويض الى حدود القيمة المعلنة[2].

وحسبما تنص عليه المادة ٢٢ من الاتفاقية فإن هناك شرطين يجب توافرهما لزيادة التعويض في إعلان المصلحة في التسليم:

الشرط الأول: تقديم إعلان المصلحة في التسليم الى الناقل لحظة تسليمه البضائع أو الطرود.

يجب على الشاحن أو المسافر أن يقدم إعلان المصلحة في التسليم الى الناقل في اللحظة التي يقدم إليه البضاعة أو الطرود لنقلها، وسواء أكان الإعلان مذكوراً في خطاب النقل أو في قرار مستقل يجب أن يكون القصد من ورائه زيادة التعويض في حالة الفقد أو الهلاك على الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية الى الحد الوارد في الإعلان[3].

الشرط الثاني: أن يدفع المرسل منه (الشاحن أو المسافر) الرسم الإضافي المقرر[4].

يجب على المرسل منه ــ حتى يستفيد من الحد الأقصى للتعويض الذي أعلنه الناقل ــ أن يقوم بدفع الرسم الإضافي الذي يقرره الناقل الجوي، وعدم الالتزام بذلك ــ دفع الرسم الإضافي ــ يترتب عليه عدم إلزام الناقل الجوي بدفع ما يجاوز الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية،

(١) د. زاهر، فاروق ،المرجع السابق ، ص ١٣٦ وما بعدها.

(٢) المرجع السابق، ص١٣٧. ود.الأسيوطي، ثروت، المرجع السابق، ص ٥٦٦.

(٣) د.زاهر، فاروق، المرجع السابق، ص ٣٨ وما بعدها.

(١) وقد اخذت محكمة التمييز الاردنية بالشرط الاول والشرط الثاني واضافت شرطاً ثالثا هو:ان يدون اعلان المصلحة في التسليم في خطاب نقل البضاعة او استمارة نقل الامتعة. تمييز حقوق قرار رقم ٣٨٤ لسنة ١٩٧٩، مجلة نقابة المحامين الاردنيين ،ج٦ ١٩٨٠ .

أي عدم إلزام الناقل الجوي بدفع ما يزيد عن الحد الأقصى الذي قررته الاتفاقية في نـص المـادة ١/٢٢ وهو ٢٥٠ فرنك لكل كيلو غرام[١]. ولا يشترط أن يدفع المرسل منه الرسم الإضافي لحظة تسليم البضاعة او الطرد الى الناقل، فأذا كان يجوز للطرفين ان يتفقا على ان تدفع اجـرة النقـل بمعرفة المرسل اليه عند تسليم البضاعة اليه في نهاية الرحلة فأن الزيادة الاضافية في اجرة النقـل فيما يتعلق في ميعاد دفعها تأخذ حكم الاجرة الاصلية [٢] واما فيما يتعلق بالامتعة الغيـر مسـجلة التي تكون في حراسة المسافر اثناء السفر فقد نصت المادة٣/٢٢ من اتفاقية وارسو علـى انـه :" فيما يتعلق بالحاجيات التي يحتفظ بها المسافر في حراسته تكون محددة بمبلغ ٥٠٠٠ فرنـك لكـل مسافر " أي ان الاتفاقية حددت مبلغ ٥٠٠٠ فرنك [٣] لكل مسافر وهو غير قابـل للزيـادة مهمـا كانت قيمة البضاعة او وزنها .

الا انه فيما يتعلق بفقد الأمتعة غير المسجلة أو هلاكها فإنه يتم تطبيق القانون الواجـب التطبيـق، ولا تطبق قواعد المسؤولية في اتفاقية وارسو على أن لا تزيد على حد التعويض المقرر فيها[٤].

ثانياً: الحد الأقصى للتعويض في مجال نقـل البضـاعة والامتعـة المسـجلة فـي بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥.

لم يعدل بروتوكول لاهاي من الحد الاقصى للتعويض عن الاضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة المسجلة. فقد ابقتها كما هي في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩. وقد حسم البروتوكول الخلاف حول

---

(٢) د. دويدار، هاني، المرجع السابق ، ص ٤٢٨.
(٣) د. زاهر، فاروق، المرجع السابق، ص ١٣٩ .
(٤) أي يعادل ٤٠٠٠ دولار أمريكي.
(٥) د. ربضي، عيسى، المرجع السابق، ص١٩٤.

الأساس الذي يتخذ لحساب الحد الأقصى للتعويض حسبما يكون الضرر الذي أصاب البضـاعة أو الأمتعة المسجلة ضرراً جزئياً [١].

وفي حال الضرر الجزئي استحدث بروتوكول لاهاي في المادة ٢/٩- ب - حكما جديـدا يـنص على انه: " في حال ضياع او تلف او تاخير جزء من الامتعة المسجلة او البضائع او أي اشـيء مما تتضمنه يكون الوزن الكلي للطرد او الطرود المتعلق بها الامر هو وحدة المعول عليه لتحديـد مسؤولية الناقل. على انه اذا كان الضياع او التلف او التأخير الذي يلحـق بجـزء مـن الامتعـة المسجلة او البضائع او أي شيء منها مما يؤثر على قيمة طرود اخرى تدخل في نفـس اسـتمارة نقل الامتعة او نفس خطاب النقل الجوي فيجب التعويل على مجموع وزن الطرود لتعيين حـدود المسؤولية ".

يستفاد من نص المادة السابقة أن بروتوكول لاهاي قد أضاف حكماً جديداَ خاصاً بنقـل البضـائع والأمتعة المسجلة، وجعل البروتوكول الاساس الذي يتخذ لاحتساب الحد الأقصى للتعـويض هـو الوزن الكلي للطرد أو الطرود اللاحق بها الضرر دون غيرها من الطرود الأخرى التي تتضمنها استمارة الأمتعة نفسها، إلا إذا كان من شأن الضرر الجزئي الانتقاص من قيمة الطرود الأخيـرة؛ فحينئذ يتم الحساب على أساس الوزن الكلي لجميع هذه الطرود التي يلحقها الضـرر مباشـرة أو انقص قيمتها بالتبعية [٢].

ثالثا: الحد الاقصى للتعويض في مجال نقل البضائع والامتعة المسجلة في بروتوكول جواتيمالا ستي لعام١٩٧١.

---

(١) د. العريني، فريد، محاضرات في ....، المرجع السابق، ١٠٥ .

(١) لقد اتخذا بروتوكول مونتريال لعام ١٩٦٦ الموقف ذاته الذي اتخذه بروتوكول لاهاي لعام١٩٥٥. حيث ابقى الحد الاقصى للتعويض كما هو في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ ولم يعدل فيه شيء .

لقد رفع بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ الحد الاقصى للتعويض عن فقد الامتعة.. ففي مجال نقل البضائع حدد البروتوكول مسؤولية الناقل الجوي عن الهلاك او التلف في نقل امتعة المسافر بمبلغ ١٥ الف فرنك لكل مسافر[١]، واما ما يتعلق بنقل البضائع فإنه ابقاه كما هو عليه في اتفاقية وارسو ولاهاي وبروتوكول مونتريال لعام ١٩٦٦[٢].

رابعاً: الحد الاقصى للتعويض في مجال نقل البضائع والامتعة المسجلة في اتفاقية مونتريال لعام١٩٩٩.

نصت المادة ٢٢ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على الحد الاقصى للتعويض في حالة نقل البضائع والامتعة المسجلة حيث قالت:

"١- عند نقل الأمتعة ــ سواء كانت مسجلة ام غير مسجلة ــ تكون مسؤولية الناقل في حال تلفها او ضياعها او تعييبها او تاخيرها محددة بمبلغ ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.

٢- عند نقل البضائع تكون مسؤولية الناقل في حال تلفها او ضياعها او تعييبها او تاخيرها محددة بمبلغ ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام."

الفرع الرابع

المسؤولية عن التأخير في نقل المسافرين أو البضاعة أو الأمتعة المسجلة.

تنص المادة ٢٩ من اتفاقية وارسو على أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرينأو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو".

يستفاد من النص السابق توافر ثلاث شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وهي:

---

(٢) المادة ٨ /١ – ج – من بروتوكول جواتيمالا ستي والتي تنص على انه :" ج- في حالة نقل الامتعة تكون مسؤولية الناقل في حالة دمارها او ضياعها او تلفها او تأخيرها محددة بمبلغ ١٥ الف فرنك لكل راكب".

(٣) المادة ٢/٨ – ا – من بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ .

١- ان يكون هناك اخلال بالالتزام بالنقل في الميعاد.

٢- ان يكون التأخير اثناء النقل الجوي.

٣- نشوء ضرر اصاب المسافراو مرسل البضاعة.

ويتبين من نصوص اتفاقية وارسو ونص المادة ٢٩ منها انها لم تحدد الحد الاقصى للتعويض في حالة الضرر الناتج عن التأخير، وحسب نص المادة ٢٢ من نفس الاتفاقية والتي تنص على انه:"

١- في نقل الاشخاص تكون مسؤولية الناقل الجوي قبل كل مسافر محدودة بمبلغ ١٢٥٠٠٠ فرنك.

٢- وفي نقل الامتعة المسجلة او البضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو غرام ....."

يتبين من النص السابق ان الحد الاقصى للتعويض عن الضرر الناشئ عن التأخير في نقل الاشخاص ١٢٥٠٠٠ فرنك عن كل راكب كحد اقصى، وعن الضرر الناشئ في حالة نقل الامتعة المسجلة او البضائع بمبلغ ٢٥٠ فرنك لكل كيلو كحد اقصى[١]. وبقي الامر كما هو عليه في اتفاقية وارسو الى ان عدلها بروتوكول جواتيمالا ستي.. حيث اصبح الحد الاقصى للتعويض عن الاضرار الناجمة عن التأخير في نقل المسافرين ٦٢٥٠٠ فرنك لكل مسافر [٢].

وأما بالنسبة للأضرار الناجمة عن تأخير حقائب المسافر فقد حددته الاتفاقية بمبلغ ١٥٠٠٠ فرنك [٣]. وأما الاضرار الناجمة عن التأخير في نقل البضائع فقد بقيت كما هي في اتفاقية وارسو.

---

(١) د. الأسيوطي، ثروت، المرجع السابق، ص٥٥٧ .

(١) المادة ١/٨ -ب- من اتفاقية جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ والتي تنص على انه :" في حالة التأخير في نقل الاشخاص تكون مسؤولية الناقل عن كل راكب محددة بمبلغ اثنين وستين الف وخمسمائة فرنك " .

(٢) المادة ١/٨ من -ج- من اتفاقية جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ والتي تنص على انه :" في حالة نقل الامتعة تكون مسؤولية الناقل في حالة دمارها او ضياعها او تلفها او تأخيرها محددة بمبلغ خمسة عشر الف فرنك لكل راكب " .

المطلب الثاني

المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي

لقد منحت اتفاقية وارسو الناقل الجوي حق التمسك بالمسؤولية المحدودة إذا قام بتنفيذ عملية النقل دونما إخلال بواجباته القانونية المقررة فيها، فإذا ما أخل هو أو تابعوه عمداً او(بسوء نية) في تنفيذ عقد العمل بقصد إحداث ضرر ما فإنها تحرمه من الاحتجاج بإحكام المسؤولية المحدودة؛ لأنه بهذا الإخلال يفقد ميزة التمسك بالمسؤولية المحدودة التي قررتها الاتفاقية لصالحة .

لذا سنعرض الحالات التي يكون فيها الناقل سيئ النية وبالتالي يحرم من التمسك أو الاحتجاج بأحكام المسؤولية المحدودة المقررة لصالحه .

التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي.

لقد شددت اتفاقية وارسو من مسؤولية الناقل الجوي اذا ثبت عدم حسن نيته؛ فحرمته الاتفاقية من التمسك باحكامها التي تحد من مسؤوليته، كما حرمته من الوسائل التي يستطيع من خلالها الافلات من المسؤولية. الا ان هذه العقوبات في التشديد يتوقف فرضها على الناقل بتوافر حالتين:

الحالة الأولى: اهمال الناقل في تزويد مستعملي الطائرات بوثائق السفر، او عدم تضمينه هذه الوثائق في حالة اصدارها كل او بعض البيانات الالزامية التي حددتها الاتفاقية. ونتحدث عنه في فرع اول .

الحالة الثانية: ثبوت ان الضرر يرجع الى غش الناقل او الى خطأ من جانبه مساويا للغش.ونتحدث عنه في فرع ثاني

الفرع الأول

اهمال الناقل في تزويد مستعملي الطائرات بوثائق السفر او عدم تضمينه هذه الوثائق في حالة اصدار كل او بعض البيانات الالزامية التي حددتها الاتفاقية.

إن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والمعدلة ببروتوكول لاهاي قد ألزمت الناقل بإصدار وثائق النقل، وأوجبت عليه ذكر بيانات معينة فيها تحت طائلة حرمان الناقل من التمتع بالمزايا التي منحتها له الاتفاقية، خاصة فيما يتعلق بالحدود القصوى للمسؤولية عن التعويض، وحرمانه من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها، وكان ذلك من اجل اعطاء المسافرين الفرصة في ابرام عقود التأمين على حياتهم او على بضاعتهم اذا ما رؤي عدم كفاية مبالغ التامين التي تقررها الاتفاقية مع حجم الاضرار التي تصيبهم او التي تصيب بضاعتهم في حال وقوع حادث.

وحرصاً من الاتفاقية على ذلك الزمت الناقل بتسليم المسافرين والشاحنين مستندات او وثائق النقل التي تتمثل في تذكرة السفر وايصال الامتعة وخطاب النقل.

أولاً: تذكرة السفر.

تنص المادة ٢/٣ من اتفاقية وارسو على أنه:"....٢- لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود تذكرة، أو عدم صحتها أو ضياعها.. بل يظل العقد خاضعاً للأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، على أنه إذا قبل الناقل راكباً لم تسلم إليه تذكرة سفر فليس له أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها".

يستفاد من المادة ٢/٣ حرمان الناقل الجوي من دفع المسؤولية طبقاً لأحكام الاتفاقية والتمسك بأحكام تحديد المسؤولية جزاءاً على عدم إصداره تذكرة النقل وعدم تسليمها الى المسافر[١].

أما في حالة تخلف البيانات المنصوص عليها في المادة ١/٣ [٢] فإنه يحق لـه التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها[٣].

ونظراً لوجود بعض البيانات غير الجوهرية التي تشترط الاتفاقية ذكرها في بعض الوثائق الأخرى (كاستمارة الأمتعة وخطاب النقل)، وبسبب موقف القضاء الأمريكي المتعنت تم تعديل بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ [٤]. وقد اختصر بروتوكول لاهاي بيانات وثائق النقل بشكل عام الى ثلاث[٥].. منها بيان الاعلان بامكانية خضوع النقل الجوي لاتفاقية وارسو؛ وذلك اذا قام المسافر برحله غايتها النهائية او احدى محطاتها في بلد او غير بلد القيام [٦].

وعدل ايضا البروتوكول نص المادة ٢/٣ والذي يقضي في حالة قبول الناقل لمسافر دون تسليمه تذكرة سفر أو عدم اشتمالها على التنبيه المنصوص عليه في الفقرة ١-ج- من هذه المادة؛ فلا يحق له التمسك بأحكام تحديد المسؤولية الواردة في المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو[٧].

---

(١) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص٢٣١ وما بعدها .

(٢) المادة ١/٣ من اتفاقية وارسو على أنه " ١- يتعين على الناقل عند نقل المسافرينأن يسلمهم تذكرة سفر تشتمل على البيانات اللازمة ، أ. مكان وتاريخ إصدارها ب. نقطتي القيام والوصول ج. المحطات المنصوص عليها. د. أسم وعنوان الناقل أو الناقلين هـ. النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية ، ٢- ....." .

(٣) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص٢٣١ وما بعدها .

(٤) د. ربضي، عيسى، المرجع السابق ، ص٢٠٣

(١) المادة ٣ من اتفاقية لاهاي لعام ١٩٥٥ .

(٢) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص ٢٠٩ .

(٣) نص المادة ٢/٣ من اتفاقية لاهاي لعام ١٩٥٥ والتي تنص على انه :" ٢ ....، ومع ذلك اذا قبل الناقل راكبا لم تسلم اليه تذكرة السفر او اذا لم تشتمل التذكرة على التنبيه المنصوص عليه في الفقرة ١ -ج- من هذه المادة فلا يحق للناقل الاستفادة من احكام المادة ٢٢

أما بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ فقد عدّل من الحدود القصوى للتعويض تعديلاً جــذرياً، إلا أنه لم يلغِ الجزاء المترتب على تخلف وثائق السفر أو عدم انتظامها[١]، وقد اكتفى ــ فقــط ــ بالنص على قصر هذه الجزاء على حالة واحدة فقط وهي عدم إصدار تذكرة للســفر أو اســتمارة لنقل الأمتعة.

ثانياً: استمارة الأمتعة.

كانت المادة ٤/٤ من اتفاقية وارسو قبل تعديلها تجعل الجزاء على عدم تسليم الناقل ايصــال عــن الامتعة التي استلمها اذا كان الايصال غير مشتمل على البيانات المشار اليها في الحروف(د و ح) فليس للناقل ان يتمسك باحكام اتفاقية وارسو التي تستبعد مسؤوليته او تحد منها. وعلى خلاف تذكرة السفر الذي يؤدي عدم تسليمها للمسافر الى ترتب الجزاء.. وهو الحرمــان مــن التمســك بأحكام دفع المسؤولية وتحديدها. فإن الجزاء في حالة استمارة الأمتعة يكون بعدم تسليمها للمسافر من جانب، وفي حالة إغفال بعض البيانات من جانب آخر[٢]. ومن هذه البيانــات: رقــم تــذكرة السفر، عدد الطرود ووزنها، بيان خضوع النقل لنظام المسؤولية المقرر في هذه الاتفاقية) [٣].

---

(٤) المادة ٣ /٣ من بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ والتي تقضي بأنه :" ١- في حالة نقل المسافرينيجب تسليم تذكرة السفر تتضمن البيانات التالية ا- بيان نقطتي الرحيل والمقصود النهائي . ب- بيان واحد على الاقل من نقاط التوقف وذلك اذا وقعت نقطتي الرحيل والمقصد النهائي في اقليم طرف سام متعاقد واحد وكانت هنــاك نقطة توقف او اكثر متفق عليها تقع في اقليم دولة اخرى " .

(١) د. دويدار، هاني، المرجع السابق ، ص٤٣٣ .

(٢) وقد قضت محكمة التمييز الأردنية " إذا قبل الناقل الجوي مسافر دون أن يعطي تذكرة سفر أو إذا لم تتضمن التذكرة البيانات اللازمة فلا يحق له أن يستفيد من أحكام الإعفاء من المسؤولية أو التي تحد منها وذلك على أساس القاعدة أن المفرط أولا بالخسارة" ،قرار رقم ١٩٧٩/٣٨٤ منشر في مجلة نقابة المحامين الأردنيين ، العدد الثالث، ١٩٨٠ ص٧٤١ .

الا انه بعد تعديل بروتوكول لاهاي للاتفاقية، اختصر الجزاء على الحرمان من التمسك بأحكام تحديد المسؤولية دون احكام دفعها، وذلك في حالة عدم تسليم الايصال او عدم اشتماله على الاعلان بامكان خضوع النقل لاحكام اتفاقية وارسو(١).

اما بروتوكول جواتيمالا ستي فإن المادة ٣ منه تنص على انه:" لا يؤثر عدم الالتزام بالاحكام المنصوص عليها بالفقرات الموضحة اعلاه على قيام عقد النقل، او على صحته الذي يظل مع ذلك خاضعا لاحكام هذه المعاهدة، وعلى الاخص تلك المتعلقة بحدود المسؤولية" .

يتبين من النص السابق ان الناقل الجوي يتمتع بالحد الاقصى للتعويض أي التمسك باحكام تحديد المسؤولية، ولو لم يراع ذكر البيانات اللازمة في استمارة النقل .

ثالثا: خطاب النقل الجوي.

ان ما قلناه ما فيما سبق بشأن ايصال الامتعة ينطبق على خطاب النقل الجوي، فجزاء الناقل الجوي عن قبوله بضاعة لم يعد لها خطاب نقل، او كون الخطاب غير مشتمل على كل البيانات المشار اليها في نص المادة ٨ من الاتفاقية(٢) هو حرمان الناقل من التمسك بالحد الاقصى للتعويض او بأحكام دفع المسؤولية(٣).

---

(٣) المادة ٣ / ٢ من بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ .

(١) تنص المادة ٨ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على البيانات التي يجب ان يشتمل عليها خطاب النقل الجوي وهي : "المكان الذي انشئ فيه المستند والتاريخ الذي اعد فيه ، نقطتي القيام والوصول ، المحطات المنصوص عليها،اسم وعنوان المرسل منه ،اسم وعنوان الناقل الاول ، اسم وعنوان المرسل اليه اذا اقتضى الامر ، طبيعة البضاعة ، عدد الطرود وطريقة تغليفها وعلاماتها المميزة وأرقامها ، وزن البضاعة وكمياتها وحجمها وابتعادها ، وأخيراً النص على ان النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في الاتفاقية من حرف (ا) الى حرف (ط) بالاضافة الى حرف (ف).

(٢) المادة ٩ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والتي تنص على انه :" اذا قبل الناقل بضائع لم يجري بشأنها مستند نقل جوي او اذا كانت هذا المستند لا يتضمن جميع البيانات الواردة في المادة ٨ الفقرات من ا الى

وجاء بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ بتعديل يتمثل بقصر الجزاء على عدم جواز تمسك الناقل بأحكام تحديد المسؤولية وحدها في حالة عدم اصداره خطاب نقل جوي، او عدم اشتمالها في حالة اصدار على الاعلان بإمكان خضوع النقل لأحكام اتفاقية وارسو(٣).

واما بروتوكول جواتيمالا ستي فلم يقيم الحكم الذي نص عليه في تذكرة السفر واستمارة الامتعة، والذي يقضي: بأن الناقل الجوي يستفيد من تحديد المسؤولية وإن لم يراعِ ذكر البيانات الاساسية في تذكرة السفر، او استمارة الامتعة او في نقل البضائع، وانعقاد مسؤولية الناقل غير المحدودة اذا اصدر خطاب نقل لم تذكر فيه البيانات الواجب ذكرها(٤)

الفرع الثاني

غش الناقل وخطأه المساوي للغش

تنص المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو على انه :"

١- ليس للناقل ان يتمسك بإحكام هذه المعاهدة التي تعفيه من المسؤولية او تحد منها اذا كان الضرر قد تولد عن غشه او من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش.

٢- وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق، اذا احدث الضرر في نفس الظروف، احد تابعيه في اثناء تأديته لاعمال وظيفته".

ط وكذلك الفقرة ف فلا يكون له الحق في الاستفادة من احكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية او تحد منها " .

(٣) المادة ٧ من بروتوكول لاهاي والتي تنص على انه :" لا يحق للناقل الاستفادة من احكام الفقرة ٢ من المادة ٢٢ اذا شحنت البضاعة على متن الطائرة بموافقه بدون مستند النقل الجوي او اذا كان هذا المستند لا يتضمن التنبية المنصوص عليه في الفقرة ج من المادة ٨ " .

(٤) د.ربضي، عيسى، المرجع السابق، ص٢٠٧.

لقد كانت صياغة المادة السابقة محل اضطراب واختلاف كبيرين لـــدى الفقــه والقضـــاء[1] فـــي معرض تفسيرها وتطبيقها فالقضاء الفرنسي وقضاء دول القانون المكتـــوب تقـــرر ان المقصـــود بالخطأ المساوي للغش هو: الخطأ الجسيم او الخطأ الفاحش ومثاله: اصرار الطيار على الاقـــلاع مع علمه بسوء الاحوال الجوية؛ مما ادى الى سقوط الطائرة بعد الاقلاع [2].

بينما يرى القضاء ألانجلو أمريكي ان الخطأ الذي يشدد من مســؤولية الناقــل الجـــوي ويلزمـــه بتعويض كافة الاضرار التي أصابت المسافرين والشاحنين هو الخطـــأ الارادي [3]أي ان يـــدرك الناقل وتابعوه النتائج الاكيدة لفعله، ومع ذلك يقدم عليه ولا يكترث بالنتائج فهو يضيق كثيراً من نطاق المادة ٢٥ من الاتفاقية[4].

وجاء بروتوكول لاهاي ليقضي على الاختلاف والتباين في تفسير وتطبيق المادة ٢٥ من الاتفاقية حيث نصت المادة ١٣ من البروتوكول على انه:" لا تسرِ الحدود المنصوص عليها في المـــادة ٢٢ متى قام الدليل على ان الضرر قد نشأ من فعل او امتناع من جانب الناقل او تابعيه بقصد احـــداث ضرر وإما برعونه مقرونة بإدراك ان ضرراً قد يترتب على ذلك، فإذا وقع الفعل او الامتناع من جانب التابعين فيجب ايضا اقامة الدليل على انهم كانوا عندئذ في اثناء تأديته وظائفهم".

---

(١) للاطلاع اكثر على هذا الخلاف: انظر د. محمد فريد العريني، ود.هاني محمد دويدار ، القانون الجوي، ص ٢١٣ وما بعدها .

(٢) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص٢٢٣ .

(٣) ويعرف الخطأ الارادي : هو كل فعل او امتناع ارادي يعلم مرتكبه ان من شأنه ان يؤدي الى الاخلال بواجب ملقى على عاتقه ا و الى احتمال احداث الضرر بالغير او يجهل مرتكبه عن عدم اكتراث ورعون او لا يعنيه ما يترتب على هذا الفعل من ضرر .د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، ص ١٦٤.

(٤) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص٢٢٣ .

(١) د. بريري، محمود مختار، المرجع السابق، ص١٣٧ .

يتبين من نص المادة السابقة والتي عدلت المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو، انه من غير الممكن للناقل الجوي الاستناد الى المسؤولية المحدودة – اذا نتج الضرر عن فعل او امتناع او مع ادراك احتمال وقوع الضرر، ولقد تم بهذا التعديل حسم الاختلاف؛ لان التعديل الجديد قد تعرض لمعنى الغش والخطا وعدلت عن الاحالة الى القوانين الوطنية [١] .

وقد استبعد بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١هذه الصورة من صور تشديد المسؤولية بالنسبة لنقل المسافرين والامتعة، وتم استبعاد بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥ بالنسبة لنقل البضائع، وهذ يتفق مع تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على فكرة تحمل التبعة او المخاطر اذ لم يعد لخطأ الناقل دور في تقرير مسؤولية [٢].

(٢) د. دويدار، هاني ،المرجع السابق، ص٢٥٢، ط ١٩٩٤ .

الفصل الثالث

الأحكام الإجرائية لمسؤولية

الناقل الجوي الدولي

الناقل الجوي الدولي

تمهيد:-

قد يفشل الناقل في تنفيذ الالتزامات التي يرتبها عليه عقد النقل الجوي؛ الأمر الـذي يـؤدي إلـى إلحاق الضرر بالمتعاقد معه المسافر أو الشاحن. ولا شك بان المضرورين من مستعملي الطائرات سيلجأون الى القضاء ليرفعوا امامه دعواهم لاقتضاء التعويض عما اصابهم من ضرر؛ لذلك لا بد لهذا الاخير من احكام اجرائية تنظم له طريقة التقاضي امام المحاكم للحصول على التعويض عمـا اصابة من ضرر.

لذا عنيت اتفاقية وارسو بتنظيم احكام التقاضي على نحو لا يخل بالتوازن الذي هدفت الى اقامتـه بين مصالح الناقلين من جهة وبين مستعملي الطائرات من جهـة اخـرى. وقـد اوجبـت علـى المضرور اتخاذ بعض الاجراءات تحت طائلة عدم قبول دعواه. ولا يتراخى في اقامتهـا تحـت طائلة سقوطها.

وعلى هذا اقسم هذا الفصل الى المبحثين التاليين:

المبحث الاول: رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي

المبحث الثاني: انقضاء دعوى المسؤولية

المبحث الاول

رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي

ان الاحكام الاجرائية تختلف من دولة الى اخرى؛ مما يؤدي الى تفـاوت الحقـوق المقـررة للمضرورين، لذا تضمنت اتفاقية وارسو بعض الاحكام الاجرائية المتعلقة بدعوى المسـؤولية على الناقل الجوي. ولكي يتمكن المضرور من رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي لا بد من تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى، بالاضافة الى ضرورة تحديد من له الحق في رفع الدعوى وعلى من ترفع. وبناءً على ذلك قسمت هذا المبحث الى المطالب التالية:

المطلب الاول: المحكمة المختصة بنظر الدعوى

المطلب الثاني: اطراف دعوى المسؤولية

المطلب الاول

المحكمة المختصة بنظر الدعوى

تنص المادة ٢٨ من اتفاقية وارسو على انه:"١- تقام دعوى المسـؤولية فـي اقلـيم احـدى الاطراف السامية المتعاقدة وفقاً لاختيار المدعي، اما امام محكمة مـوطن الناقـل او محكمـة المركز الرئيسي لاعماله، او محكمة موطن المكان الذي له منشأه تم عن طريقها ابرام العقـد، واما امام محكمة المكان الذي يقع فيه المقصد النهائي.

٢- تخضع اجراءات الدعوى لقانون المحكمة التي رفعت امامها الدعوى".

يستفاد من نص المادة السابقة ان الاتفاقية خولت المدعي خيارا بين عدة محاكم وقـد اوجبـت ان تقام الدعوى في اقليم احدى الدول المتعاقدة؛ كي تضمن تقييد المحكمة المعـروض عليهـا النزاع بنصوص واحكام الاتفاقية(١)، ولكنها توسعت في تحديد المحكمة.. فإما محكمة مـوطن الناقل، وإما المحكمة التي يوجد فيها المركز الرئيسي لمؤسسته، او المحكمة التـي يقـع فـي

---

(١) د.حداد، الياس، المرجع السابق، ص٢٣٦ .

دائرتها احد الفروع التابعة لهذه المؤسسة اذا كان العقد قد ابرم في هذا الفرع، وأما محكمة جهة الوصول التي وصلت اليها الطائرة حتماً او من المحتمل وصولها اليها[١].

ولقد ثار الخلاف بين الفقهاء[٢] فيما اذا كانت المادة ١/٢٨ قد اكتفت بتحديد المحاكم المختصة دوليا بنظر دعوى المسؤولية دون الخوض في تحديد الاختصاص المحلي لمحاكم الدول المختصة بنظر الدعوى، وبين اذا كان النص يحدد المحكمة دوليا ومحليا[٣].

الا ان المرجح لدى الفقهاء هو الرأي الثاني.. اي ان المادة ١/٢٨ قد حددت المحكمة المختصة دوليا ومحليا. ويؤيد انصار هذا القول وجهة نظرهم بسببين[٤]:

السبب الاول: انه يجب تفسير نصوص اتفاقية وارسو على نحو يؤدي الى توحيد احكامها.

السبب الثاني: لان النص يسمح بتحديد الاختصاص المحلي للمحاكم بمجرد تطبيقه؛ مما يؤدي الى تلافي التباين في احكام القوانين الداخلية[٥].

وللاختيار المعطى للمدعي في هذا الشأن اهمية بالغة فهي من ناحية اولى: ان قانون المحكمة المختصة المختارة هو الذي ينظم اجراءات الدعوى [٦].

ومن ناحية ثانية: هو الذي يحدد اثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل بالاعفاء او التخفيف[١].

---

(٢) د. العريني ، محمد، محاضرات... ،المرجع السابق، ص١١٢ .

(٣) حول هذا الخلاف انظر د. رفعت فخري الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص٢٦٣ .

(٤) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص٤٤٤ .

(٥) من انصاره د.محمد فريد العريني ود.هاني محمد دويدار .

(٦) د. فخري، رفعت، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص٢٦٣ .

(٧) المادة ٢/٢٨ من اتفاقية وارسو وتنص على ما يلي :" ٢- تخضع اجراءات الدعوى لقانون للمحكمة التي رفعت امامها الدعوى ".

ومن ناحية ثالثة: احتساب مدة سقوط دعوى المسؤولية على ضوء احكام هذا القانون ايضا[٢].

والاخذ بالراي الاول يفضي الى ضرورة الرجوع الى قانون الدولة التي تختص محاكمها بنظر الدعوى دوليا لتحديد المحكمة المختصة نوعيا او قيميا او محليا. وأما الأخذ بالرأي الثاني فمؤداه تحديد اتفاقية وارسو للمحكمة المختصة دوليا ومحليا، وتترك لقانون الدولة المختصة مجرد تحديد المحكمة نوعيا أو قيميا[٣].

الا ان الاخذ بالرأي الثاني يسمح بتحديد الاختصاص المحلي للمحاكم بمجرد تطبيقه، بالاضافة الى ضرورة تفسير نصوص الاتفاقية على نحو يؤدي الى اكبر قدر من توحيد احكامها.. فلا يترك مجالاً لاعمال القوانين الداخلية على اختلافها وتباينها كلما امكن [٤].

ومن الجدير بالذكر القول أن قواعد الاختصاص الواردة بنص المادة ٢٨ من الاتفاقية من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها وفقاً لنص المادة ٣٣ من اتفاقية وارسو، والتي تنص على ما يلي: " ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من إبرام أي عقد نقل أو من وضع قواعد لا تتعارض مع أحكامها"[٥].

ويستتبع كونها من النظام العام أنه يجب تفسير نص المادة ١/١٨ تفسيراً ضيقاً، ويبطل كل شرط يرمي الى قصر الاختصاص على محكمة واحدة من المحاكم التي عينتها هذه المادة[٦].

---

(١) المادة ٢١ من اتفاقية وارسو والتي تنص على :" اذا اثبت الناقل ان خطأ الشخص المضرور هو الذي تسبب او اسهم في احداث الضرر جاز للمحكمة وفقاً لاحكام قانونها الذاتي ان تعفي الناقل كليا او جزئيا من المسؤولية " .

(٢) المادة ٢/٢٩ من اتفاقية وارسو تنص على انه:" ٢- يعين قانون المحكمة التي رفعت امامها الدعوى طريقة احتساب المدة المشار اليها " .

(٣) د. العريني، محمد فريد، ود. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص٢٢٢.

(٤) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص٢٢٢ .

(٥) د. العريني، محمد فريد، ود. محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص٤٥١ .

(١) د.العريني، محمد فريد، ود. فخري، رفعت، المرجع السابق، ص ٢٦٥ .

ولم يعدل بروتوكول لاهاي أحكام المادة ٢٨ من اتفاقية وارسو.. فقد بقيت كما هي. إلا أن بروتوكول جواتيمالا ستي قد أضاف الى نص المادة ٢٨ فقرة جديدة مفادها: انه يجوز للمدعي رفع دعوى المسؤولية أمام المحكمة التي توجد في دائرتها منشاة للناقل إذا كان للمسافر موطن أو يقيم بصفة دائمة على إقليم نفس الدولة المتعاقدة التي تقع عليها تلك المنشاة[١]. ولا شك انه روعي في تقرير هذه الاضافة مصلحة المسافرين[٢].

هذا وقد أجازت اتفاقية وارسو في المادة ٣٢ منها الحق للأطراف اللجوء الى التحكيم في عقد نقل البضائع، ولكن بشرط أن يجري التحكيم في جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة ١/٢٨ وأن تراعي الحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها [٣].

وإذا كان الهدف من وراء المادة ٢٨ من اتفاقية وارسو هو حماية المسافرين ومرسلي البضائع والتسهيل عليهم في مقاضاة شركة النقل، إلا أن هذه المادة لا تحكم سوى الدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي ضمن حوادث المسافرين وتلف البضاعة، أو هلاكها أو التأخير في تنفيذها [٤].

اما اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، فقد أضافت الى المحاكم السابقة الذكر محكمة اخرى بالنسبة لنقل المسافرين.. فعندما يكون الضرر ناجما عن وفاة المسافر او اصابته فإنه يجوز للمضرور او ورثته ان يرفعوا الدعوى امام محكمة تقع في احدى الدول المتعاقدة، على ان يوجد في الاقليم محل الاقامة الرئيسي والدائم للمسافر وقت وقوع الحادث[٥]. كما ان الناقل يشغل منه او اليه

(٢) نص المادة ١٢ من اتفاقية جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١.

(٣) د.العريني، محمد فريد، ود, محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص ٤٠٢ .

(٤) د. حداد، الياس، المرجع السابق ،ص٢٣٩.

(٥) د. العريني، فريد ، محاضرات... ، المرجع السابق، ص١٢٣.

(١) المادة ٢/٣٣ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ .

خطوطاً لنقل المسافرين جواً ويزاول فيه اعماله بنقل المسافرين في مباني يستأجرها او يملكها ذاته او ناقل اخر يرتبط معه بإتفاق تجاري[١].

المطلب الثاني

أطراف دعوى المسؤولية

إن أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي هم كما في سائر الدعاوى الاخرى.. المدعي سواء كان مسافراً ام شاحناً للبضائع، والمدعى عليه الناقل الجوي. وعليه سوف اتناول في الفرع الاول المدعي وفي الفرع الثاني المدعى عليه .

الفرع الاول

المدعي

ان المدعي في دعوى المسؤولية هو المتضرر ويكون عادةً إما المسافر وذلك في حالة نقل المسافرين وامتعتهم او ورثته في حالة وفاته، وقد يكون المتضرر - ايضاً - مرسل البضاعة او المرسل اليه وذلك في حالة نقل البضائع، وقد يكون شخصاً اخر مشار اليه في خطاب النقل [٢] ويحق لهم المطالبة بالتعويض عما اصابهم ضرر من جراء عملية النقل سواء أكان ضرراً ماديا ـــ وهو الذي يصيب الشخص في ذمته المالية ـــ ام ضرراً جسدياً ـــ وهو الذي يصيب الشخص في جسده ـــ ام ضرراً ادبيا ـــ وهو الاذى الذي يصيب الشخص في شرفه او سمعته وكرامته ـــ ولو كان ناشئاً عن التزام عقدي[٣].

---

(٢) المادة ٣٣/ ٢ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ .

(٣) د. ربضي، عيسى، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

(١) د. السرحان، عدنان، ود. خاطر، حمد نوري، المرجع السابق، ص٣٢٣ وما بعدها .

وقد تركت اتفاقية وارسو مسألة رفع الدعوى في حالة وفاة المسافر دون معالجة واكتفت فقط بالإحالة الى القانون الوطني الواجب التطبيق[١] ولم تحدد الأشخاص الذين يرثون المسافر المتوفى والذين من حقهم رفع الدعوى. إلا أنها نصت في المادة ٢٤ على أن هذه الدعوى في حال رفعت لا تكون إلا وفقاً للأوضاع وفي الحدود التي أقرتها الاتفاقية.

إلا أن لورثة المسافر في حالة وفاته دعوتان، دعوى عن الضرر الذي أصاب المسافر نفسه، مثل وفاته.. حيث تنتقل الى خلفه مع تركته. وهي دعوى تعاقدية [٢]. ودعوى عن الضرر الشخصي الذي أصاب الورثة من جراء وفاة عائلهم وعزيز لديهم. وهي دعوى تقصيرية[٣].

وأيا كانت صفة المدعي أو الأساس الذي يستند إليه في رفع دعواه فإن المادة ٢٤ من اتفاقية وارسو – كما ذكرنا سابقاً – تقضي بعدم جواز رفع دعوى المسؤولية إلا في الحدود المقررة في الاتفاقية[٤]. وكذلك أكدت اتفاقية جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ على هذا المبدأ ــ أيضاً ــ في نص المادة التاسعة منها[٥]، أما فيما يتعلق بنقل البضائع.. فإن المدعي الذي يملك تحريك الدعوى قد يكون المرسل أو المرسل إليه، وقد يكونان مذكورين في خطاب النقل الجوي[٦].

---

(٢) د. العريني، فريد، محاضرات ... ، المرجع السابق، ص١٢٤.

(٢) وقد قضت محكمة التمييز الأردنية بان تعويض الوفاة الذي يلزم به الناقل الجوي بمقتضى المادة ١/٢٢ من اتفاقية وارسو المعدلة هو أثر من آثار عقد النقل الجوي فينصرف لحكم المادة ٢٠٦ من القانون المدني الى الورثة على أساس الخلف العام للمتعاقد –قرار رقم ١٩٨٦/٣٩١ منشور في مجلة نقابة المحامين الأردنيين ، العدد التاسع ، ١٩٨٩ ، ص١٧٨٦.

(٤) د.العريني، محمد فريد ود. محمدين، جلال وفاء، المرجع سابق، ص٤٥٤ .

(٥) كما نصت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في المادة ٢٩ منها على نفس المبدأ.

(١) نص المادة ٩ :" ...٢– في حالة نقل المسافرينوالأمتعة لا يجوز رفع دعوى المسؤولية إلا وفقاً للحدود والشروط المقررة في هذه الاتفاقية ....، وتعتبر حدود المسؤولية المذكورة من الحدود القصوى ولا يجوز تجاوزها مهما كانت الظروف المسببة للمسؤولية ."

(٢) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص٤٤٩ .

الفرع الثاني

المدعى عليه

إن المدعى عليه في دعوى المسؤولية هو دائماً الناقل الجوي[1]، ولكن يحدث أن يتوفى الناقل الجوي. فمن يحل محله؟ وكيف يكون الأمر بالنسبة للمدعى عليه للناقل المتعاقد والناقل الفعلي والناقلين المتتابعين؟

الأصل أن ترفع الدعوى على الناقل نفسه، ولكن في حالة وفاته فإن الدعوى تقام على من يخلفونه في الحدود المقررة.

أ- حالة وفاة الناقل: تنص المادة ٢٧ من اتفاقية وارسو على انه:" في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ضد من يخلفونه". يتبين من المادة السابقة انه في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية على من يخلفونه. وكان هذا حرصاً من الاتفاقية على التأكيد على حق المضرور بالتعويض المقرر في هذه الاتفاقية اذا ما توفي الناقل الجوي، واذا ما رفعت على خلف الناقل الجوي؛ فإنهم يستفيدون من المسؤولية المحددة الواردة في الاتفاقية[2].

ولم تعنَ اتفاقية وارسو بوضع تعريف للناقل الجوي بل تكفلت بهذا التعريف اتفاقية جوادالاخارا لعام ١٩٦١ [3] والمكملة لاتفاقية وارسو، حيث فرقت هذه الاتفاقية بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي؛ لذا وضعت تعريفاً في مادتها الأولى في الفقرة -ب- للناقل المتعاقد وفي الفقرة -ج- للناقل الفعلي.

---

(٣) وقد اكدت محكمة التمييز الاردنية على ان الناقل الجوي هو المدعى عليه في حالة وفاة المسافرفي دعوى التعويض المرفوع عليه من قبل المدعي، قرار رقم ١٩٨٦/٣٩١ ،ج٦ ١٩٨٩ ص١٧٨٦ .

(٤) د. العريني، محمد فريد، ود. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص٢٢٧ .

(١) المومني، علاء الدين، المرجع السابق، ص ١٥١ . هي اتفاقية عقدت عام ١٩٦١ بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الذي يقوم به شخص اخر غير الناقل المتعاقد .

١-**الناقل المتعاقد:** يقصد بالناقل المتعاقد: كل شخص يكون طرفا في عقد نقل خاضعا لاتفاقية وارسو ومبرماً مع المسافراو المرسل اليه، او أي شخص يعمل لحساب المسافراو المرسل اليه [(١)].

٢- **الناقل الفعلي:**

هو أي شخص اخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار اليه في الفقرة -ب- من المادة الاولى او بجزء منه دون ان يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعا بمفهوم اتفاقية وارسو، ويكون هذا الترخيص مفترضاً الى ان يثبت العكس . [(٢)].

وبعد أن عرّفت اتفاقية جوادا لاخارا معنى الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، نصت على ما يلي: "يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي.. إما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد، أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين. وإذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفردة جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى، وينظم قانون محكمة النزاع أثر هذا الضم والإجراءات الخاصة به "[(٣)].

وقد جاءت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بحكمٍ مشابهٍ للنص السابق في المادة ٤٠ والتي تنص على انه:" اذا قام ناقل فعلي بجزء من النقل الذي يخضع لاحكام هذه الاتفاقية وفقا للعقد المشار اليه في المادة ٣٩ فإن الناقل المتعاقد والناقل الفعلي يكون كلاهما ـما لم ينص على غير ذلك في هذه الفصل ـ خاضعا لاحكام هذه الاتفاقية.. الاول بالنسبة لجعل النقل موضوع العقد، والثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط".

ب- الناقلون المتتابعون:

---

(٢) المادة ١/ب من اتفاقية جوادلا لاخارا لعام ١٩٦١.

(٣) المادة ١/ ج من اتفاقية جوادا لاخارا لعام ١٩٦١ .

(٤) المادة السابعة من اتفاقية جوادا لاخارا لعام ١٩٦١ .

النقل الجوي المتتابع: هو النقل الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة ويتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع[١]. ولقد تضمنت اتفاقية وارسو احكاماً خاصةً لمسؤولية الناقلين المتتابعين في حالة نقل المسافرين من جانب، وحالة نقل البضائع والامتعة من جانب اخر.

١- **نقل المسافرين:** تنص المادة ٢/٣٠ من اتفاقية وارسو على انه:" لا يحق للراكب او لخلفائه الرجوع الا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث او التأخير...". ويقع إثبات ان الحادث او التاخير ترتب في هذه المرحلة على المدعي[٢].ويحق للمضرور المدعي الرجوع على الناقل الاول بشرط ان يكون هناك نص صريح على ان يتحمل الناقل المسؤولية في المرحلة برمتها[٣].

٢- نقل البضائع والأمتعة

تنص الفقرة الثالثة من المادة ٣٠ من اتفاقية وارسو على أنه:"...٣- فإذا تعلق الأمر بأمتعة أو ببضائع فللمرسل منه حق الرجوع على الناقل الأول، وعلى المرسل إليه ـ الذي له حق الاستلام الرجوع على الناقل الاخير ولكل من هذا وذاك، فضلاً عما تقدم ـ مقاضاة الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التحطيم أو الضياع أو التلف أو التأخير، ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين على وجه التعاقد قبل المرسل منه والمرسل إليه".

(١) د. العريني، فريد ، محاضرات ...، المرجع السابق، ص١٢٥ ود. خالد، عدلي امير، ط ٢٠٠٦ ، عقد النقل ...، المرجع السابق، ص١١٩ .

(٢) د.العريني، محمد فريد ود. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص٢٢٨ .

(٣) المادة ٢/٣٠ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩.

يتضح من نص المادة السابقة أن من حق المرسل أن يرفع دعوى المسؤولية على الناقل الأول. كما يحق للمرسل إليه الذي يتسلم البضاعة أن يرفعها على الناقل الأخير[١]، بصرف النظر عن المرحلة التي تحقق فيها الضرر، هذا فضلاً عن استطاعه كل من المرسل والمرسل إليه الرجوع على الناقل الذي حدث التلف أو الهلاك او الضياع أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاها[٢]. ويقوم التضامن في هذه الحالة بين مختلف الناقلين المختصمين قبل المرسل أو المرسل إليه؛ حماية لهم ضد خطر إعسار أو إفلاس أحد الناقلين[٣].

أما رجوع الناقلين المتتابعين بعضهم على بعض فلا يخضع لأحكام اتفاقية وارسو، وإنما لأحكام القانون الذي تشير إليه قواعد الإسناد في قانون المحكمة المعروض أمامها النزاع[٤].

ج- الرجوع على تابعي الناقل الجوي

لم تكن اتفاقية وارسو تتناول رجوع المدعي (المضرور) على تابعي الناقل الجوي؛ مما كان يفوت

على التابعين للناقل الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة[٥]. فإذا ما أقيمت الدعوى على هؤلاء التابعين لم يكن بإمكانهم التمسك بمبدأ المسؤولية المحدودة؛ لأنهم ليسوا طرفاً في عقد النقل، ولا يرتبطون بالمضرورين بأي عقد من العقود، ويتم مقاضاتهم وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية[٦].

لذا أضاف بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ في المادة ١٤ نصاً جديداً الى اتفاقية وارسو عالج فيه مسؤولية الناقل الجوي والتي نصها الآتي:

---

(١) د. خالد، عدلي امير، عقد النقل ...، المرجع السابق، ص١١٩

(٢) د. العريني، فريد، محاضرات...، المرجع السابق، ص١٢٥.

(٣) د. العريني، فريد ، القانون الجوي النقل الجوي ... ، المرجع السابق، ص٢٦٥ .

(٤) د. فخري، رفعت، الوجيز في .... ، المرجع السابق، ص٢٤١ .

(١) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص٤٥٣ .

(٢) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص٢٣٦ .

" ١- إذا رفعت دعوى على تابع الناقل عن ضرر مما أشير إليه في هذه المعاهدة فلهذا التـــابع أن يتمسك بحدود المسؤولية التي يحق للناقل أن يتمسك بها في التطبيق لأحكام المادة ٢٢ إذا ثبت أنه كان في نطاق وظائفه.

٢- ويجب أن لا يتعدى مجموع التعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة مـــن الناقـــل وتابعيه معاً تلك الحدود.

٣ - ولا تسرِ أحكام الفقرتين ٢،١ من هذه المادة إذا قام الدليل على أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانب التابع.. وذلك إما بقصد إحداث ضرر، وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضـــرراً قد يترتب على ذلك".

كما كرست اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ هذه الأحكام في المواد ٤٣ [١] و ٤٤ منها[٢].

ويتبين من خلال نص المادة ١٤ السابق الذكر ان المضرور اذا رجع على احـــد تـــابعي الناقـــل الجوي بالمسؤولية يكون للمسؤول التابع حق التمسك بالحدود القصوى المنصـــوص عليهـــا فـــي اتفاقية وارسو، واذا رفعت دعوى على كل من الناقل والتابع فلا يجوز ان يزيد مبلـــغ التعـــويض الذي يحصل عليه منها على الحد الاقصى الذي تقررة الاتفاقية؛ حتى لا يكون هناك تحايل علـــى احكام الاتفاقية. كما لا يجوز للتابع ان يتمسك باحكام تحديد المسؤولية متـــى اثبـــت المـــدعي ان

---

(٣) المادة ٤٣ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والتي تنص على انه :" فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقـــل الفعلي، فإن كل تابع او وكيل لهذا الناقل او للناقل المتعاقد اذا ما اثبت انه قد تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته يحق له الاستفادة من شروط المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية للناقل الذي يتبعه او يعمل وكيلا له ، الا اذا اثبت انه تصرف بطريقة تحول دون الاستناد الى حدود المسؤولية وفقا لهذه الاتفاقية ".

(٤) تنص المادة ٤٤ من اتفاقية موتريال لعام ١٩٩٩ على انه :" فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، فإن مجموع مبالغ التعويض التي يجوز الحصول عليها من هذا الناقل ومن الناقل المتعاقد ومن تابعيهما ووكلائهما اذا كانوا قد تصرفوا في نطاق ممارستهم لوظيفتهم ، لا يجوز ان يزيد عن اقصى تعويض يمكن فرضه على=

= الناقل المتعاقد او على الناقل الفعلي بمقتضى هذه الاتفاقية على ان المسؤولية التي تلقى على عاتق أي من الاشخاص المذكورين في هذه المادة لا يجوز ان تتعدى الحد الذي ينطبق عليه " .

الضرر نجم عن فعل او امتناع من جانب التابع.. اما بنية احداث الضرر، واما عن رعونة ووعي باحتمال نشوب ضرر[1].

ويكون رجوع المضرور على تابعي الناقل على اساس المسؤولية التقصيرية؛ لانه لا يرتبط معهم بعقد من العقود، لذا اجاز لهم التمسك بحدود المسؤولية، وهو حق تقرر لهم في المادة ٢٥ /ا. ولا مجال لتطبيق الأحكام الأخرى المتعلقة بمسؤولية الناقل كافتراض الخطأ وأحكام الاختصاص القضائي [2].

المبحث الثاني

الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية وسقوطها

تقضي العدالة واستقرار المعاملات ان لا يترك عبء دعاوى المسؤولية يستقر طويلا على عاتق الناقل الجوي؛ حتى لا تتعطل اعماله وترتبك. ومراعاة لمصلحة الناقل وضُعت وسيلة فعالة يستطيع من خلالها وضع حد لدعوى المسؤولية التي ترفع عليه تتمثل في الدفع بعدم قبول الدعوى[3]. لذا أقسم هذا المبحث الى مطلبين اتناول في الاول الدفع بعدم قبول دعوى

---

(١) د. العريني، محمد فريد ود. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص ٢٣١ .

(٢) د.فخري، رفعت، المرجع السابق، ص ٢٥٩ .

(١) د.العريني، محمد فريد، ود. محمدين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص ٤٤٩ .

مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفي المطلب الثاني سقوط دعوى مسؤولية الناقل الجوي لدولي

.

المطلب الأول

الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي الدولي

ان الدفع بعدم قبول الدعوى هو وسيلة من اجل منع المحكمة النظر في الدعوى، فإذا توافرت شروط الدفع فعلى المحكمة ان تقضي بعدم قبولها، بغض النظر عن توافر او عدم توافر شروط مسؤولية الناقل الجوي.

ان الحكمة من الدفع بعدم قبول الدعوى هو السرعة في انهاء المنازعات الناشئة عن عقد النقل؛ لان عدم انهاء المنازعات بشكل سريع يؤدي الى ارهاق شديد للناقل الجوي[1]. وقد نصت اتفاقية وارسو على الدفع بعدم قبول الدعوى؛ حمايةً لمصالح الناقليين من ناحية، وللاسراع في حل المنازعات من ناحية اخرى. لذا قسم هذا المطلب الى فرعين اتناول في الفرع الاول نطاق الدفع وفي الثاني احكام الدفع

الفرع الاول: نطاق الدفع.

اوجبت المادة ٢٦ /٢ من اتفاقية وارسو – والمعدله ببروتوكول لاهاي – التزاما محددا على عاتق المرسل اليه يترتب على الاخلال به جزاء الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل. وهو حكم خاص فقط يتعلق بالامتعة او البضائع، ولا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى في نقل المسافرين[2]،

---

(٢) د. محمدين، جلال وفاء، دروس في القانون...، المرجع السابق، ص ١٧٠ .

(١) د. العريني، محمد فريد، المرجع السابق، ص ١٨٥ .

وفي حالة الهلاك الكلي للبضائع لانعدام التسليم[١].

الفرع الثاني: احكام الدفع

تنص المادة ٢/٢٦ من اتفاقية وارسو على انه:" على المرسل اليه ان يوجه احتجاجا على الناقل في حالة التلف بمجرد اكتشافه، وعلى الاكثر في مهلة ثلاث ايام اذا تعلق الامر بالامتعة، وسبعة ايام اذا تعلق الامر بالبضائع، تحسب من تاريخ استلامها. اما في حالة التأخير فينبغي توجيه الاحتجاج في مهلة اقصاها اربعة عشر يوما، تحسب من اليوم الذي تكون الامتعة او البضائع قد وضعت تحت تصرفه".

لقد فرضت الفقرة الثانية من المادة ٢٦ من اتفاقية وارسو على المرسل اليه ان يرسل احتجاجا الى الناقل الجوي بمجرد اكتشافه التلف الذي اصاب البضاعة او الامتعة، وياخذ شكل هذا الاحتجاج التحفظ في سند النقل، او في صورة محررا اخر يتم ارسالها الى النقل الجوي[٢]؛ لذلك يجب ان يكون مكتوبا[٣]، خلال ثلاث ايام من تاريخ تسلمة الامتعة، او سبعة ايام من تاريخ تسلمة للبضائع او خلال اربعة عشر يوما من التاريخ الذي كان ينبغي فيه وضع الامتعة او البضائع تحت تصرفة في حالة التاخير[٤].

وقد تم تعديل هذه المواعيد في بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ فجعلها سبعة ايام في حالة تلف الامتعة، واربعة عشر يوما في حالة تلف البضائع، وواحد وعشرين يوما في حالة التاخير[٥].

---

(٢) د.عبد الفضيل، محمد احمد، المرجع السابق، ص٢٤٥ .

(٣) د.العريني، محمد فريد ود. دويدار، هاني، المرجع السابق ، ص ٢٢٣ .

(٤) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص ٢٥٦ .

(١) المادة ٢/٢٦ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ .

(٢) المادة ١٥ من بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ والتي تنص على انه :"٢- في حالة التلف يجب على المرسل اليه ان يوجه احتجاجا الى الناقل فور اكتشاف التلف خلال سبعة ايام بالنسبة للامتعة واربعة عشر يوما بالنسبة للبضائع اعتبارا من تاريخ تسليمها، وفي حالة التاخير يجب تقديم الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوما على الاكثر من التاريخ الذي تكون فيه الامتعة او البضائع قد وضعت تحت تصرفه "

يتبن مما سبق ان اتفاقية وارسو تعطي الناقل الجوي ــ فقط ــ استعمال الدفع بعدم قبول الــدعوى في حالتين:

الحالة الأولى: حالة استلام البضاعة أو الأمتعة المسجلة دون اعتراض أو تحفظ؛ حيث يعد ذلــك قرينة على أن البضاعة أو الأمتعة كانت لحظة التسليم سليمة، وبحالة جيدة ومطابقــة لمســتندات النقل[١]. ولكن هذه القرينة غير قاطعة؛ حيث يمكن للمرسل إليه دحضــها وإثبــات أن التلــف أو الضرر قد سبق وقوع التسليم[٢].

الحالة الثانية: حالة عدم عمل احتجاج للناقل خلال مدة معينة في حالات الهلاك الجزئي والتلــف أو التأخير[٣]، وذلك بمجرد التثبت منها، أو خلال ثلاثة أيام من تاريخ تسلمه الأمتعة، أو سبعة أيام من تاريخ تسلمه البضائع، أو أربعة عشر يوماً من التاريخ الذي كان ينبغي فيه وضع الأمتعــة أو البضائع تحت تصرفه في حالة التأخير.

والحكمة من تقرير الدفع بعدم قبول الدعوى أن الناقل يسأل عن الأضرار التي تصيب البضاعة أو الأمتعة أثناء النقل وقبل التسليم. وإذا تم التسليم يجب أن يثبت أن الضرر سابق على التسليم؛ حتى تتحقق مسؤولية الناقل؛ ولأن التأخير في الإبلاغ يثير الصعوبات حول تحديد اللحظة التي وقع فيها الضرر[٤]، وتكون العبرة لارسال الاحتجاج لا بوصولة الى الناقل الجوي عند تقرير مــا اذا تــم اتخاذ الاجراء في الميعاد القانوني[٥]. وأخيراً لا ينطبق الدفع بعدم قبول الدعوى إذا صــدر مــن

---

(٣) د. محمد، عبد الفضيل، المرجع السابق، ص٢٤٤ .

(٤) د. حداد، الياس، المرجع السابق، ص٢٤٠ .

(٥) د. محمد، عبد الفضيل، المرجع السابق، ص٢٤٤ .

(١) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص٤٥٦. ود. العريني، فريد، محاضرات...، المرجع السابق، ص١٢٧ .

(٢) د. العريني، محمد فريد، المرجع السابق، ص ١٨٦ .

الناقل سرقة أو غش استطاع به الحيلولة بين المرسل إليه، أو اكتشـــاف العيـــب إلا بعـــد فـــوات الميعاد[١].

المطلب الثاني

سقوط دعوى مسؤولية الناقل الجوي الدولي

تنص المادة ٢٩ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على أنه:

" ١- تقام دعوى المسؤولية في بحر سنتين ابتداءً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول، أو مـــن اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه، أو من تاريخ وقف النقل؛ وإلا سقط الحـــق فـــي رفـــع الدعوى .

٢- ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المهلة المشار إليها".

يتضح من النص السابق أنه يجب على المضرور رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي خلال سنتين إما من تاريخ وصول الطائرة ــ سواء وصلت في الميعاد أو متأخرة ــ وإما من اليوم الذي كان يتعين فيه وصول الطائرة إن لم تصل أبداً الى مطار الهبوط، أو من تاريخ وقف النقـــل فـــي حالة امتناع الناقل الجوي عن الاستمرار في تنفيذ العقد لاي ســـبب مـــن الاســـباب[٢]. ولكـــن اذا وصلت الطائرة ثم تاخر الناقل الجوي عن تسليم الامتعة او البضائع فإن الميعاد يسري من تاريخ التسليم لا من تاريخ وصول الطائرة[٣]. وإذا رفعت الدعوى بعد الميعاد المحدد في المادة ٢٩ من

---

(٣) المادة ٤/٢٦ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والتي تنص على انه :" ٤- اذا لم يقدم الاحتجاج خلال المـــدد المقررة تصبح كل دعوى ضد الناقل غير مقبولة الا في حالة الغش من جانبه " .

(١) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص ٤٥٨ . ود. القليوبي، سميحة، المرجع السابق، ص٢١٨ .

(٢) د. العريني، محمد فريد ود. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص ٢٣٥ . وقد قضت محكمة النقض الفرنسية بأنه:" اذا وصلت الطائرة وتأخر الناقل في تسليم الامتعة او البضاعة لمستحقيها فإن مدة السنتين لا تبدأ من تاريخ وصول الطائرة، بل من تاريخ تسليم الامتعة او البضاعة " . مجلة النقل الفرنســـي ١٩٩٧/٦/٣ ، ص ٤٨٩ . اشار اليه د. الياس حداد، ص ٢٤٥ .

الاتفاقية يستطيع الناقل الجوي أن يدفع بسقوط الحق في رفعها[١].

وقد ثار خلاف فقهي حول الطبيعة القانونية للمدة التي يجب رفع دعوى المسؤولية خلالها:

حيث ذهب فريق[٢] الى اعتبار المدة مدة سقوط وليست مدة تقادم ولا يرد عليها الوقف ولا الانقطاع. وحجتهم في ذلك أن الاتفاقية استعملت لفظ سقوط ولم تستعمل لفظ تقادم، وأن اعتبار المدة مدة تقادم يناقض غرض الاتفاقية من التوحيد؛ حيث تختلف القوانين والوطنية في شروط وقف التقادم وانقطاعه وقواعد احتجاجه. فإذا اعتبرناها مدة سقوط سوف نتفادى مثل هذا الاختلاف.

ويتبنى الباحث هذا الرأي؛ لأنه يؤدي الى توحيد أحكام اتفاقية وارسو وأحكام القضاء عند عرض النزاع عليه. وان هدف اتفاقية وارسو هو توحيد المسائل المتعلقة بالنقل الجوي.

بينما ذهب فريق آخر[٣] الى القول أن المدة السابقة الذكر هي مدة تقادم وليست مدة سقوط؛ وبالتالي تجري عليها أحكام الوقف والانقطاع. وحجتهم في ذلك تستند الى أن دعوى المسؤولية في أنواع النقل الاخرى البري أو البحري يجب أن ترفع كذلك خلال فترة وجيزة، وتلك الفترة تعد دائماً فترة تقادم. فلماذا يشذ النقل الجوي عن هذه القاعدة، كما أن ما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة ٢٩ من اتفاقية وارسو بالرجوع الى قانون القاضي المعروض عليه النزاع من أجل تحديد مدة السنتين، يعني أنه يرد على هذه المدة وقف وانقطاع وإلا لا معنى لورود الفقرة الثانية.

---

(٣) د.خالد، عدلي امير، المرجع السابق، ص١٣١ . وقد قضت محكمة استئناف غرونوبل الفرنسية في القضية التي رفعتها شركة التأمين على الناقل الجوي بعد ان دفعت التعويض لاسرة المسافرالمتوفى ، حيث قررت المحكمة ردها لمرور اكثر من سنتين على وقوع الحادث الذي تعرض له المسافر . المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٧١/٢/١٠ ، ص ٦٣ . اشار اليه د. الياس حداد، المرجع السابق، ص ٢٤٥.

(٤) د. عدلي أمير خالد، ود.جلال وفاء محمدين، ود.هاني دويدار .

(١) منهم د. محمد فريد العريني ، ود. رفعت فخري ود. عبد الفضيل محمد أحمد .

الا ان الرأي الراجح فقهاً وقضاءاً اعتبارها مدة سقوط لا يرد عليها الوقـف ولا الانقطـاع؛ لأن اتفاقية وارسو تستخدم اصطلاح السقوط وليس التقادم، بالاضافة الى أن الأخذ بالسقوط يؤدي الـى توحيد الحكم بالنسبة لكافة الدول؛ نظراً لاختلاف قوانينها في شأن تحديد أسباب الوقف والانقطاع، ولأن الهدف من اتفاقية وارسو توحيد مسائل النقل الجوي[١].

وتحسب المدة التي تسقط بها الدعوى بالرجوع الى قانون المحكمة التي يرفـع امامهـا النـزاع[٢] وتسري هذه المدة بالنسبة الى جميع انواع النقل الجوي سواء تعلـق بنقـل المسـافرين او بنقـل البضائع او الامتعة وسواء أكانت المسؤولية عقدية ام لا[٣] .

ونشير ـ أخيراً ـ إلى أن السقوط يرد على دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي سواء أكان ناقلا فعليا ام متعاقداً، ولا يرد السقوط على الدعاوى الأخرى مثل دعوى رجـوع النـاقلين المتتابعين على بعضهم البعض، أو رجوع الناقل الجوي على المرسل أو المرسل إليه أو دعـوى رجوع المتضرر على تابعي الناقل الجوي، او دعوى رجوع الوكيل بالعمولة على متلقـي خدمـة النقل[٤].

---

(٢) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص٤٦٠ .

(٣) د. القليوبي، سميحة، المرجع السابق، ص ٢١٨ .

(٤) المرجع السابق، ص ٢١٨ .

(١) د. دويدار، هاني، المرجع السابق، ص٤٦٠ .

الخاتمة

لقد تبين من خلال دراستنا لمسؤولية الناقل الجوي الدولي التطور الذي حدث فـــي مســـؤولية الناقل الجوي؛ حيث كانت المسؤولية في اتفاقية وارسو تقوم على قرينة الخطأ المفترض فـــي جانب الناقل، وهو التزام ببذل عناية، ولم تجعلها الاتفاقية قرينة قاطعة لا يمكن إثبات عكسها. ويمكن للناقل التخلص من المسؤولية بإثبات انه وتابعوه قد اتخذوا كـــل التـــدابير الضـــرورية لتفادي الضرر، او انه استحال عليهم اتخاذها. الا ان اساس هذه المسؤولية لم يواكب التطـــور والتقدم الذي لحق بالنقل الجوي الدولي؛ الامر الذي دعا الى تغييـــر اســـاس المســـؤولية فـــي البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو؛ حيث اصبحت مسؤولية الناقل الجوي موضوعية تقـــوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة؛ بسبب تناقص الاخطار التي يتعرض لها النقل الجوي. ولا يستطيع الناقل الجوي التخلص من المسؤولية الا بالطرق التي حددتها الاتفاقيات اللاحقة بإثبات ان الضرر كان ناجما عن خطأ المضرور، او القوة القاهرة، او الخطا الملاحي...، وقد كـــان نظام المسؤولية هذا اكثر ملائمة للتطورات التي لحقت بالنقل الجوي؛ لانه يوفر قدراً اكبر من الحماية لمستعملي الطائرات.

وقد جاءت اتفاقية وراسو بتحديد مسؤولية الناقل الجوي.. فوضعت حدا اقصى للتعويض يلتزم به الناقل الجوي في حالة وفاة المسافر. الا انه لقي معارضة شديدة، وادى الى انسحاب بعض الدول من الاتفاقية؛ من اجل ذلك تم رفع الحد الاقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في حالة وفاة المسافر؛ تماشيا مع الارتقاء بحياة الانسان، وان ذلك لم يمنع من التوفيـــق بـــين امـــرين مهمين..الاول: ضرورة التعويض عن الاضـــرار التـــي تلحـــق بالمســـافرين ووضـــع حـــد لها..والثاني: تحديد مسؤولية الناقل الجوي، وعدم تركها مطلقة؛ لان ذلك يؤدي الـــى ارهـــاق الناقل الجوي؛ وبالتالي التاثير سلبا على النقل الجوي بحجة ان الانسان لا يقدر بـــثمن وعـــدم تحديد مسؤولية الناقل لذلك.

وقد تبين لنا ان الفترة التي يكون الناقل فيها مسؤولا عن تعويض الاضرار محدودة.. فهي تمتد في نقل المسافرين من اللحظة التي يغادر فيها المسافر القاعة المعدة لتجميع المسافرين الى لحظة وصوله سالما الى مباني مطار الوصول. وفي نقل البضاعة تبدأ باستلام البضاعة وتنتهي بتسليمها الى المرسل اليه سليمه من اي عيب في الوقت المحدد.

وفيما يتعلق بتخفيف مسؤولية الناقل الجوي او تشديدها او دفعها ابطلت اتفاقية وارسو كل شرط يهدف الى الاعفاء من المسؤولية او الى التخفيف منها، الا اذا كان الضرر ناتجا عن طبيعة البضاعة او عيب فيها. وان الناقل يستطيع دفع مسؤوليته بإثبات انه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر، او انه كان يستحيل عليهم ذلك. وقد اضاف المشرع الاردني سببا اخر لاسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي في نص المادة ١٢٣ من قانون الطيران المدني الاردني وهو: القاء البضائع من الطائرة اذا كان ذلك ضروريا لسلامة الطائرة ومن فيها. اما الاتفاقيات المعدلة لاتفاقية وارسو ــ والتي اخذت بنظام المسؤولية الموضوعية ــ فقد حددت اسباباً معينة على سبيل الحصر لدفع مسؤولية الناقل الجوي.. وهي طبيعة البضاعة او عيب ذاتي فيها، او سوء تغليف البضاعة الراجع الى فعل الغير، واعمال الحرب والنزاع المسلح والاعمال الصادرة عن السلطة العامة.

واما عن تشديد مسؤولية الناقل الجوي.. فقد جعلت اتفاقية وارسو مسؤوليته مطلقة في حالة اذا ثبت غش او خطأ جسيم يساوي الغش من جانبه، او في حالة عدم اصدار خطاب النقل الجوي او صدوره غير مشتمل على البيانات الضرورية. كما اجازت التشديد في المسؤولية في حالة إعلان الشاحن عن المصلحة في التسليم عندما تكون قيمة البضاعة اعلى بكثير من قيمة التعويض المقرر للبضاعة العادية، ولكن بشرط ان يدفع الشاحن اجرة النقل، بالاضافة الى الرسم المقرر عن ذلك.

اما عن دعوى المسؤولية فقد حددت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها الاختصاص القضائي للمحاكم على سبيل الحصر، واعطت الناقل حق الاختيار من بينها. وقد اضاف بروتوكول مونتريال لعام ١٩٩٩ محكمة اخرى اليها.. تتمثل في المحكمة التي فيها محل الاقامة الرئيسي والدائم للمسافر وقت وقوع الحادث. واوجبت الاتفاقية ان تقام دعوى المسؤولية خلال سنتين من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل؛ وإلا سقط الحق في رفع الدعوى .

النتائج

١- ان الهدف الاساسي من اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها يتمثل في وجود قواعد قانونية موحدة تحكم عملية النقل الجوي؛ للقضاء على التباين والاختلاف بين الانظمة الداخلية للدول مجتمعة.

٢- إن التطور والتقدم الذي لحق بعمليات النقل الجوي ــ والذي أدى إلى تضاؤل الاخطار الناجمة عن عمليات النقل ــ دعى الى الحاجة لتغيير اساس هذه المسؤولية.

٣- ان عقد النقل الجوي الدولي هو من العقود الرضائية.. سواء في نقل المسافرين، او البضائع؛ لعدم وجود شكلية معينة يتوقف انعقاد العقد على توافرها.

٤- ان عقد النقل الجوي الدولي يعتبر من عقود الاذعان؛ لان شركات الطيران تعرض شروطها للجميع ولا تقبل المناقشة فيها.

٥- لقد خلق اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ نوعا من الازدواجية في اساس المسؤولية.. فهي مسؤولية عقدية تقوم على الخطا المفترض؛ طبقا لاتفاق وارسو، وهي ــ ايضاً ــ مسؤولية موضوعية تقوم على فكره الخطر وتحمل التبعة؛ طبقا لاتفاق مونتريال. فإذا كانت احدى نقاط القيام او الوصول في اراضي الولايات المتحدة الامريكية تكون موضوعية؛ وفقا لاتفاق مونتريال. وان لم تكن واقعة في اراضي الولايات المتحدة الامريكية تكون مسؤولية عقدية.

٦- لم تنص اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها على اعمال القرصنة الجوية "اختطاف الطائرات"، ولا عن مسؤولية الناقل عن الاضرار الناجمة عنها؛ مما ادى الى اختلاف كبير في الفقه والقضاء.

٧- لقد وضعت اتفاقية وارسو حدوداً قصوى للتعويض الذي يلتزم بالوفاء به الناقل الجوي، وقصرت الاستفادة من هذا التحديد على الناقل الجوي حسن النية فقط، ولم

تجعل التزام الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة.. وانما جعلته التزاما ببذل عناية؛ لذا حددت طرقا قانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي وابطلت كل شرط يهدف الى الاعفاء من المسؤولية او اي تحديد يخالف احكامها.

٨- لم تتضمن اتفاقية وارسو نصا صريحا يشير الى القوة القاهرة.. كسبب من اسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي. الا ان ذلك يستفاد من نص الفقرة الاولى من المادة ٢٠ من الاتفاقية، كما انها لم تشر بوضوح الى العيب الذاتي؛ لذلك فإن العبارة العامة التي اوردتها المادة ٢٠ والتي تنص على انه :" اذا كان يستحيل على الناقل الجوي او تابعية اتخاذ التدابير الضرورية" تغطي الاضرار الناجمة عن العيب الذاتي وتنفك بالتالي مسؤولية الناقل عن ذلك.

٩- لقد اصبح نص المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو غير فعال ولا مجال لاعماله بعد ان اصبحت المسؤولية في نقل البضائع مسؤولية موضوعية اساسها الخطر وتحمل التبعة، بموجب التعديل الذي ادخله بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥.

١٠- إن استمرار النقل الجوي وازدهاره يرتبط بمدى إمكانية التأمين ضد المخاطر التي يتعرض لها النقل الجوي، ولا يمكن التأمين عليها إذا كانت المسؤولية فيها غير محدودة؛ لاستحالة حساب المخاطر التي تعرضت لها الطائرة أثناء الرحلة الجوية، وتقدير المبالغ من أجل تغطية هذه المخاطر.

١١- لقد شددت اتفاقية وارسو من مسؤولية الناقل الجوي اذا ثبت عدم حسن نيته.. فحرمته من التمسك باحكامها التي تحد من مسؤوليته، كما حرمته من الوسائل التي يستطيع من خلالها التخلص من المسؤولية.

١٢- لقد عنيت اتفاقية وارسو بتنظيم احكام التقاضي على نحو لا يخل بالتوازن الذي هدفت الى إقامته بين مصالح الناقلين من جهة وبين مستعملي الطائرات من جهة اخرى، وقد اوجبت على المضرور اتخاذ بعض الاجراءات تحت طائلة عدم قبول دعواه ولا يتراخى في اقامتها تحت طائلة سقوطها .

التوصيات

بعدالانتهاء من اعداد الرسالة...فقد توصلت الى التوصيات الاتية:

١- العمل على توضيح بعض المسائل التي لم تتناولها اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها.. كجواز التعويض عن الاضرار النفسية التي تصيب المسافر، وما مدى هذا التعويض ان وجد.

٢- وضع حلول قانونية موحدة على المستوى الدولي، بدلا من الإحالات الى القوانين الوطنية؛ لتجنب الخلاف والنزاع الناشئ عن تلك الاحالات.

٣- تعديل اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها بما يواكب التقدم والتطور التكنولوجي في مجال النقل الجوي، وذلك لان اخر تعديل تم على الاتفاقية في عام ١٩٩٩؛ وحتى لا تكون تلك الاتفاقيات متأخر وقاصرة عن معالجة بعض الامور التي قد تطرأ.

٤- نوصي بعدم احالة المشرع الاردني المطلقة الى الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي في مجال النقل الداخلي، وإعطاؤه نوع من الخصوصية، وذلك من خلال قانون يتعلق بالنقل الجوي الداخلي على غرار المشرع المصري .

المراجع

١. د.ابادير، رفعت،القانون الخاص الجوي المغربي، بدون دار نشر،(١٩٧٨).

٢. د. احمد محمد، عبد الفضيل، القانون الخاص الجوي، دار ام القرى.

٣. د.امير، عدلي خالد، احكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارف، الاسكندرية – مصر.

٤. د.امير، عدلي خالد، عقد النقل الجوي ، دار المطبوعات الجامعية .د. رضوان، ابو زيد، (١٩٩٥) القانون الجوي – قانون الطيران التجاري – دار الفكر العربي. وطبعات اخرى ، (١٩٩٦).

٥. د.امير، عدلي خالد، عقد النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية – مصر. وطبعات اخرى، (٢٠٠٦) .

٦. د. الاسيوطي، ثروت انيس، الطبعة الاولى، مسؤولية الناقل الجوي، المطبعة العالمية، القاهره – مصر، (١٩٦٠) .

٧. . د. البنا، يحيى احمد، الارهاب الدولي، دار منشأة المعارف، الاسكندرية – مصر،.(١٩٩٤)

٨. د.بريري، محمود مختار، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة – مصر،(١٩٨٥) .

٩. د. حداد، الياس، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، جامعة دمشق،(٢٠٠٤-٢٠٠٥) .

١٠. د. دويدار، هاني، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية – مصر، (٢٠٠٠) .

١١. دياب، محمد موسى، فكرة الخطا في اتفاقية فارسوفى، دار النهضة العربية،(١٩٨٥) .

١٢. د.ربضي، عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان – الاردن،(٢٠٠٨) .

١٣. د.رضوان، ابو زيد، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي،(١٩٨٣) .

١٤. د. زاهر، فاروق احمد، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة – مصر،(١٩٨٥) .

١٥. د. السرحان، عدنان ابراهيم، و.د. خاطر، نوري حمد، شرح القانون المدني – مصادر الحقوق الشخصية (الالتزامات)، دار الثقافة، عمان – الاردن،(٢٠٠٠) .

١٦. د. سلطان، انور ، مصادر الالتزام في القانون المدني الاردني، دار الثقافة، عمان – الاردن،(٢٠٠٧) .

١٧. د. الشرقاوي ، محمود سمير، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، مصر،(١٩٨٦) .

١٨. د.العريني، محمد فريد، ود. الفقي، محمد السيد، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت – لبنان،(٢٠٠٣) .

١٩. د.العريني، محمد فريد، القانون الجوي النقل الجوي، الدار الجامعية.

٢٠. د. العريني، محمد فريد، القانون الجوي، دارالمطبوعات الجامعية الجوي (١٩٩٠) .

٢١. د.العريني، محمد، و.د. دويدار، هاني،قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، بيروت – لبنان،(١٩٩٥) .

٢٢. د. العريني، محمد فريد و. د. محمدين، جلال وفاء،القانون الجوي الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية – مصر، (١٩٩٨) .

٢٣. د. العريني، فريد، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية – مصر،(١٩٩٧) .

٢٤. د. العريني، فريد، محاضرات في القانون الجوي جامعة الاسكندرية– مصر،(١٩٧٥– ١٩٧٦) .

٢٥. غطاشه، احمد عبد اللطيف،الطبعة الاولى، الطيران المدني، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان – الاردن،(٢٠٠٢) .

٢٦. د. فضلى، هشام،الطبعة الاولى، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر،(٢٠٠٥).

٢٧. د. الفقي، عاطف محمد، تطور مسؤولية الناقل الجوي، دار الفكر الجامعي .

٢٨. د. فخري، رفعت و.د. العريني، محمد فريد، دراسات في القانون البحري والجوي، الدار الجامعية، بيروت – لبنان،(١٩٩٢) .

٢٩. المحامي. قطان، مصطفى، الطبعة الاولى، مسؤولية الناقل الجوي حالاتها وطرق دفعها، بدون دار نشر،(٢٠٠٦) .

٣٠. د.القليوبي، سميحه، القانون الجوي، دار النهضة العربية، (١٩٨٩).

٣١. د. الكندري، محمود احمد ، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، بدون دار نشر ، جامعة الكويت،(٢٠٠٠) .

٣٢. د.محمدين، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية،(١٩٩٢).

٣٣.	د. محمدين ،جلال وفاء، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار، دار الجامعة الجديدة للنشر، (١٩٩٥) .

٣٤.	د. موسى، طالب حسن، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان – الاردن، (٢٠١٠) .

٣٥.	د. عباس، محمد حسني ، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية ، القاهرة – مصر .

٣٦.	د.نعيم، فايز رضوان، الطبعة الثانية، قانون الطيران التجاري، دون دار نشر،(١٩٩٠) .

٣٧.	د. نعيم، فايز رضوان،محاضرات في قانون الطيران التجاري، دون دار نشر،(١٩٨٥) .

٣٨.	د. ياملكي، اكرم ، القانون الجوي ، دار الثقافه للنشر والتوزيع، عمان–الاردن،(١٩٩٨) .

الرسائل

١- المومني، علاء الدين، التعويض عن الاضرار الناشئة عـن النقـل الجـوي (دراسـة مقارنة)، رسالة ماجستير، جامعة ال البيت،(٢٠٠٤- ٢٠٠٥) .

٢- الشيخ، احمد ابراهيم، المسؤولية عن تعويض اضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩، رسالة دكتوراة، جامعة عين شمس، (٢٠٠٦).

المصادر

القوانين والاتفاقيات والبروتوكولات :

- القانون المدني الاردني رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٦ .
- قانون الطيران المدني الاردني رقم ٥٠ لسنة ١٩٨٥ .
- قانون التجارة الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٦٦ .
- اتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لسنة ١٩٢٩.
- بروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥ .
- اتفاقية جوادا لاخارا لسنة ١٩٦١ .
- اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦ .
- بروتوكول جواتيمالا ستي لسنة ١٩٧١ .
- اتفاق مونتريال لسنة ١٩٩٩ .

المجلات

- مجلة نقابة المحامين الارنيين.

انتهت بحمد الله